U.PORTO

MESTRADO INTEGRADO

ARQUITECTURA

La Revitalización de una Comunidad Oliveira de Azeméis: Propuesta de una Arquitectura Participativa

Carla Andreína Garcia Vera

M

2023

U.PORTO

Carla Andreína Garcia Vera. La Revitalización de una Comunidad

La Revitalización de una Comunidad
Carla Andreína Garcia Vera

M.FAUP **2023**

FACULDADE DE ARQUITECTURA

La Revitalização de una Comunidad

Oliveira de Azeméis: Propuesta de una Arquitectura Participativa

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura
Orientação: Professor Arq. Mario João Freitas Mesquita
Carla Andreina Garcia Vera
FAUP 2023

Agradecimientos

Ante todo, expreso mi más sincera gratitud a la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Porto por darme la oportunidad de completar mis estudios en el curso que siempre soñé y permitirme el beneficio de formarme en esta institución luego de verme en la situación de buscar nuevas oportunidades fuera de mi ciudad natal Caracas, Venezuela. Con esto dicho creo que vale acotar el gran valor de cada uno de los educadores que se cruzaron por mi camino desde mi
educación primaria, hasta la finalización de este curso, los cuales asistieron en mi formación hasta forjar la persona que soy el día de hoy.

Seguidamente, agradezco la orientación proporcionada por mi tutor de tesis de maestrado, el Arq. Mario Mesquita, el cual me brindo su apoyo y con su vasto conocimiento en arquitectura para comunidades y el cual se encargó de encaminar el argumento a tratar en este trabajo.

Reconozco también a mis amigos, los cuales estuvieron para apoyarme durante estos últimos 6 años, en los cuales pude encontrar un soporte emocional durante mis primeros años en este país, les agradezco por alegrar mis días, llenarlos de sonrisas y por ofrecerme su incondicional apoyo cuando más lo necesite.

Por último, pero no menos importante, quiero agradecer a mi familia, la cual siempre me dio aliento a pesar de la distancia, viendo que siempre que gozara de la educación indispensable que tanto necesita y merece una persona. A mis padres; gracias por permitirme el privilegio de estudiar el curso que tanto anhelaba desde que tengo memoria, aunque no siempre fue fácil para mi estar sin su compañía, no me arrepiento en lo más mínimo de cada noche que sin dormir para poder vencer los retos y obstáculos que se presentaban frente a mi porque siempre supe que ustede se encontraban apoyandome desde la distancia. A mi hermano; gracias por las risas compartidas y por los días que te sentabas conmigo a cortar las piezas que necesitaba para mis maquetas, aunque no siempre perfectas era la intención lo que para mi contaba, no deseo mas nada para ti que una vida llena de éxitos.

Resumen

El interés por el argumento de esta disertación se encuentra dirigida hacia el interés de la unificación de comunidades, de manera tanto social como física, conseguida por medio de una propuesta de reprogramación urbanística de un territorio actual, fundamentada por la idea de técnicas de participación pública y colectiva. Para este fin, será tomado como caso de estudio una experiencia personal trabajada durante el 5to año del Maestrado Integrado de Arquitectura en la Universidad de Porto, donde el territorio se encuentra fracturado por la imponente presencia de la carretera del IC2, invadido por la zona industrial y el cual no presenta áreas colectivas públicas suficientes para el usufructo de la comunidad o visitantes.

La metodología consistirá en la identificación y análisis de problemas que se presentan en comunidades donde espacios comunes para el placer del publico son casi inexistentes, creando una falta de integridad, participación y gradualidad, y establecer como, a partir de los problemas identificados, resulta posible llegar a una respuesta de intervención para proponer, de forma general, a cualquier comunidad que presente problemas similares.

Seguidamente, se expondrán modelos participativos y adaptativos generales que sean ejemplo de una metodología apropiada para la unificación de una comunidad – mostrando diferentes metodologías con distintas técnicas, argumentando que no debe existir un modelo absoluto, sino varias formas de abordar un mismo problema –, capaz de adaptarse a la situación de distintas comunidades víctimas de la fracturación. Para esto resultará necesario hacer uso de los conocimientos y habilidades de los residentes del lugar, así como la participación voluntaria de los individuos de manera consciente y responsable — asesorados por arquitectos y urbanistas — para así provocar operaciones de intervención comunitaria y recuperar la calidad de vida urbana.

Será tomado como caso de estudio el trabajo desarrollado durante Proyecto 5 en el territorio de Oliveira de Azeméis para la formulación, identificación y análisis de los problemas existentes, con la intención de administrar una metodología participativa y sustentable, apoyada por técnicas apropiadas para los problemas existentes.

Palabras llave:

comunidades / arquitectura participativa / urbanismo inclusivo / multiculturalidad / metodologias de participación

Abstract

The interest in the argument of this dissertation is directed towards the interest in the unification of communities, both socially and physically, achieved through the proposal of urban reprogramming of a current existing territory, based on the fundation of participational techniques both public and collective. For this purpose, a personal experience developed during the 5th year of the Integrated Master of Architecture at the University of Porto will be taken as the case of study, case in which the territory presents a fracture, generated by the imposing presence of the IC2 highway, it's invaded by the industrial zone and which does not present sufficient public collective areas for the usufruct of the community or visitors.

The methodology will consist on the identification and analysis of problems that arise in communities where common spaces for the pleasure of the public are almost non-existent, creating a lack of integrity, participation and gradualness, and establish how, based on the problems identified, is it possible to arrive at an intervention response to propose, in a general way, to any community that presents similar problems.

Next, general participatory and adaptive models will be taken as examples of an appropriate methodology for the unification of a community — showing different methodologies with different techniques, arguing that there should not be an absolute model, but several ways of addressing the same problem —, capable of to adapt to the situation of different communities that are victims of fracturization. For this it will be necessary to make use of the knowledge and skills of the residents of the place, as well as the voluntary participation of individuals in a conscious and responsible manner — advised by architects and urban planners — in order to provoke community intervention operations and recover the quality of urban life.

The work developed during Project 5 in the Oliveira de Azeméis territory will be taken as a case study for the formulation, identification and analysis of existing problems, with the intention of managing a participatory and sustainable methodology, supported by appropriate techniques for the already existing problems.

Keywords:

comunities / participative architecture / inclusive urbanism / multiculturalism / participation methodologies

Sumario

1. Motivación 10

2. Introducción 13

3. A Propósito de un Modelo de Ciudad Industrial Contemporánea en el Distrito de Aveiro 16

4. Una Ciudad Participativa 26

4.1. Concepto General

4.2. Ciudad y Espacio Público Inclusivos

4.3. Acciones Participativas

5. El Caso de Oliveira de Azeméis 66

5.1. Análisis Prospectiva

5.2 Plan Estratégico “Desvanecer Fronteras, Cicatrizar Territorios”

5.3. Unidades Operativas

5.3.1. ZIP “Abelheira”

6. Una Reflexión hacia el Futuro 124

7. Indice iconográfico 128

8. Fuentes Consultadas 132

Motivación

"El derecho a la ciudad se manifiesta como una forma superior de los derechos: derecho a la libertad, a la individualización en la socialización, al hábitat y al habitar. El derecho a la obra (a la actividad participante) y el derecho a la apropiación (muy diferente al derecho de propiedad) están imbricados en el derecho a la ciudad."

— (Lefebvre, 1969:159)

Todo ser humano posee el derecho al asequible acceso a espacios e instituciones públicas. Un planeamiento de un proyecto urbanístico debe tomar en cuenta las insuficiencias e incapacidades de un territorio y transformarlas en su más ilustre capacidad, hasta donde las propias condiciones del territorio lo permitan.

Se busca proponer un método de transformación de un territorio capaz de mejorar la calidad de vida de los individuos a partir de un mejor planeamiento urbano-arquitectónico. Para el efecto, se propondrá crear espacios y prácticas sociales incentivadas por la participación de la comunidad – teniendo en cuenta sus necesidades y aspiraciones – de forma que estas influyan de manera positiva y funcionen como inspiración para un plan de intervención fundamentado por el empleo de prácticas sociales. Buscando un sentido de unión comunitaria; una comunidad unida es una comunidad funcional.

También resulta de mayor importancia para el trabajo, proponer un nuevo modelo de plano, integrado a una realidad social para comunidades donde la participación de los individuos que en ella residen sea aquello que ayudará a resolver sus disgustos y preocupaciones. En otras palabras, proponer un diseño sostenible y participativo a nivel social, creando soluciones que se acoplen a las condiciones del terreno y a las aspiraciones de la comunidad, haciendo uso de la participación colectiva de los residentes, con el propósito de poner en debate las necesidades del territorio, además de presentar y justificar el porqué de las decisiones tomadas para su reprogramación, creando un diseño que promueva la participación y el trabajo comunitario. Resumidamente, la intención de este trabajo será utilizar una realidad social de una zona para proponer un proyecto de unificación en base a una arquitectura social y sustentable que aproveche y potencie terrenos en gran parte en desuso a lo largo de la comunidad para así mejorar las condiciones y calidad de vida de sus residentes.

Por otro lado, se pretende desenvolver un margen teórico de referencia que pueda ser aplicado para próximos abordajes en comunidades fracturadas, respondiendo de forma eficaz a las necesidades diagnosticadas y garantizando un resultado positivo para las comunidades afectadas por agentes externos con conceptos generales que ayuden a fortalecer cualquier comunidad. Por esta razón, resulta de mayor importancia estudiar modelos participativos y adaptativos que empleen las técnicas más favorables a usar al momento de enfrentar la fracturación de un territorio.

La fase final del trabajo consiste en emplear el territorio de Oliveira de Azeméis como caso de estudio para comprender tanto sus fortalezas, como debilidades y profundizar la propuesta ya proporcionada en el trabajo realizado durante el 5to año. Para finalmente aplicar los conceptos de sustentabilidad de territorio y la creación de un urbanismo inclusivo. Hoy en día resulta imposible ignorar la constante y rápida materialización de las fracturas y, por ende, el abandono de territorios dados como casos perdidos, al contrario de la idea del recuperarlo por medio de una evolución participativa.

Introducción

El objeto de esta disertación se basa en la reflexión sobre la condición de comunidades abandonadas y descuidadas a nivel urbanístico en la necesidad de ser transformadas para la revitalización de su espacio público. El objetivo se basará en demostrar como una metodología participativa por parte de la comunidad que habita en un territorio, influye de manera positiva al momento de transformar un territorio y como esta puede enriquecer el espacio. Tomando como ejemplo el caso de las antiguas *Ciudades Industriales* en Portugal, se busca reflexionar sobre su condición en la actualidad y en que se puede hacer para devolverles su merecido valor y otorgarles un espacio público que sumen a su calidad de vida, para así llegar a una conclusión de aquello que será la propuesta presentada al final de este trabajo.

En primera instancia se presenta un pequeño contexto histórico y territorial sobre las comunidades que sirvieron como impulsadores económicos durante la Época Industrial en Portugal, tomando como ejemplo cinco ciudades protagonistas en el Distrito de Aveiro — Águeda, Santa María da Feira, São João da Madeira, Oliveira de Azeméis y Estarreja —, algunas de ellas en necesidad de una transformación y otras que, en algunos casos, han conseguido devolver a su comunidad un nivel de vida positivo para sus residentes. Deliberando sobre el papel económico de estas en el país, al igual que sobre las relaciones de proximidad entre ellas y otras comunidades en su periferia.

En la segunda parte de este trabajo se hace una recolecta a nivel teórico y práctico de aquello que define el concepto de arquitectura participativa. Comenzando por el nacimiento de esta para luchar con los ideales de la Arquitectura Moderna apática y superficial y de cómo esta busca recuperar los intereses de carácter comunitarios, volviendo a poner a la comunidad por encima de los caprichos de los profesionales, para seguidamente hablar de los objetivos de este tipo de arquitectura y presentar los tipos de metodologías para la ejecución de esta y de cómo las decisiones a tomar se ven afectadas por las necesidades del territorio en el cual se interviene. Para comprender estas necesidades es necesario un estudio de la comunidad, para así tener en cuentas las fortalezas y debilidades y definir los aspectos particulares del objetivo a cumplir y a seguir no solo la metodología adecuada, sino también las técnicas que mejor se adapten al objetivo. Para luego presentar al final del capítulo una serie de ejemplos reales donde se consiguió instaurar una fórmula de arquitectura participativa que variase para cada caso, así como una reflexión sobre el concepto.

Es así que se llega al tercer capítulo, donde se presenta una recopilación práctica de la experiencia desarrollada en asignatura de Proyecto 5 del curso MIARQ de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Porto, desenvuelto durante el año académico 2019/2020, donde se nos fue propuesto transformar la comunidad de Oliveira de Azeméis, una ciudad fragmentada con la necesidad de ser transformada. Para así conseguir hacer una introspección en base de la propuesta desarrollada por Diana Maudslay, Joana Barbosa, Margarida Sousa, María Alejandra Pita Alves y mi persona Carla García, al cual se le otorgo el nombre de *Desvanecer Fronteras, Cicatrizar Territorios* en el cual fue realizada una intervención a nivel municipal, tomando provecho de las ventajas del territorio y sus terrenos abandonados para revitalizar la comunidad e intentar sanar las fracturas entre las distintas zonas de la ciudad causadas por la incorporación del IC2 en esta zona. Para cumplir el cometido fueron creadas varias ZIP — zonas de intervención prioritarias — que sirvan a la comunidad, las cuales presentan parques, jardines, estructuras edificadas de carácter público que estimulen no solo la economía de la ciudad, sino también la convivencia entre sus habitantes, entre otros. Para finalmente exponer una reflexión en base al trabajo desenvuelto, tomando en consideración las decisiones tomadas y la metodología empleada para llegar al resultado final del proyecto y tomando en consideración las informaciones presentadas en los capítulos posteriores de esta disertación, los cuales ayudaran a ver este proyecto bajo una nueva luz.

Finalmente se presenta una reflexión final sobre el trabajo desenvuelto, dando consideraciones finales en cuanto al papel del concepto de arquitectura participativa para nuevas o ya existentes comunidades que se encuentren en la necesidad de revitalizar su comunidad o que busquen querer participar en el enriquecimiento de su sociedad. Por el otro lado, también se busca invitar a los arquitectos y urbanistas a ponderar la opción de no proyectar una propuesta de manera a acaparar el proceso de concepción, sino permitir a otros actores de la comunidad intervenir en estos procesos de transformación del territorio.

A Propósito de un Modelo de Ciudad Industrial Contemporánea en el Distrito de Aveiro



Figura 1 — Mapa general de las ciudades industriales en el Distrito de Aveiro.

Se le otorga el nombre de *ciudad industrial* a aquellas localidades que surgieron a finales del siglo XVIII, en las cuales la producción económica se encuentra ampliamente concentrada en la producción a nivel industrial. Estas actividades de carácter industrial tienden a estar concentradas en un área específica de la ciudad y están comúnmente conformadas por la presencia de industrias pesadas. A pesar de las connotaciones positivas que estas traen para la economía de un lugar, también se definen por propiedades de carácter negativo — altos niveles de contaminación, transito constante de transportes robustas de carga, entre otros. — que afectan la vida urbana.

Según Artur da Rosa Pires, para 1986 existen dos modelos de urbanización industrial[1], la primera se refería al desenvolvimiento industrial clásico; el cual se caracteriza por una concentración y centralización progresiva y ascendente de las industrias en el territorio; mientras que la segunda, contrario al modelo anterior; se caracteriza por el predominio de pequeñas y medianas empresas que se encuentran ubicadas de manera dispersa a lo largo de un territorio; llevando el nombre de industrialización difusa, la cual se presentaba como una alternativa para generar aglomerados urbanos reducidos de forma a combatir la desindustrialización de las áreas metropolitanas. A pesar del Distrito de Aveiro ser una de las regiones más industrializadas de Portugal, esta presenta un nivel de urbanización por debajo del promedio, esto se debe a la presencia innegable de un sistema de industrialización difusa que caracteriza la realidad del territorio portugués, el cual no permite crear grandes aglomerados urbanos en las zonas rurales.

La ciudad de Aveiro se caracteriza por ser uno de los centros urbanos más importantes del país en lo que concierne a momentos de contacto portuarios y ferroviarios, y es gracias a estos factores que existe la sobresaliente existencia de empresas industriales, ya que el fácil acceso al aspecto de la movilidad, lo cual, a su vez, generó una especie de urbanización lineal, aunque, al mismo tiempo, difusa. Este capítulo expone un análisis referente al tejido industrial de contacto entre 5 municipios de carácter industrial en la Región de Aveiro — específicamente Oliveira de Azeméis, São João da Madeira, Santa María da Feira, Águeda y Estarreja — que conectan con su capital y que acompañan a la N1, creando un continuo urbano, con la intención de otorgarles una identidad.

Las regiones de Águeda y Santa María da Feira son los más industrializados del distrito y a pesar de haber sido elevadas a categorías de ciudad en los años 70, estas o poseían algún tipo de aglomerado urbano. Para 1950 Águeda presentaba un porcentaje del 54% de su población activa trabajando en el sector de la agricultura, mientras que SMF por el contrario estaba comenzando a tener un gran crecimiento a nivel industrial de hasta el 56% de su población. En cuanto que en 1970 Águeda pasa a tener a más de la mitad de sus activos, exactamente 54%, trabajando en el sector secundario y SMF continúa creciendo hasta alcanzar los niveles del 71%[2].

El gran crecimiento a nivel industrial en ambas localidades, pero particularmente en el caso de SMF, fue gracias al fenómeno de migración de desplazamiento que se generó a finales de la década de los 50s, es a partir de este momento que las industrias comienzan a crecer

1 PIRES, ARTUR (1986). *Industrialização Difusa e "Modelos" de Desenvolvimento: Um Estudo no Distrito de Aveiro* (pág. 239)
2 PIRES, ARTUR (1986). *Industrialização Difusa e "Modelos" de Desenvolvimento: Um Estudo no Distrito de Aveiro* (pág. 244)

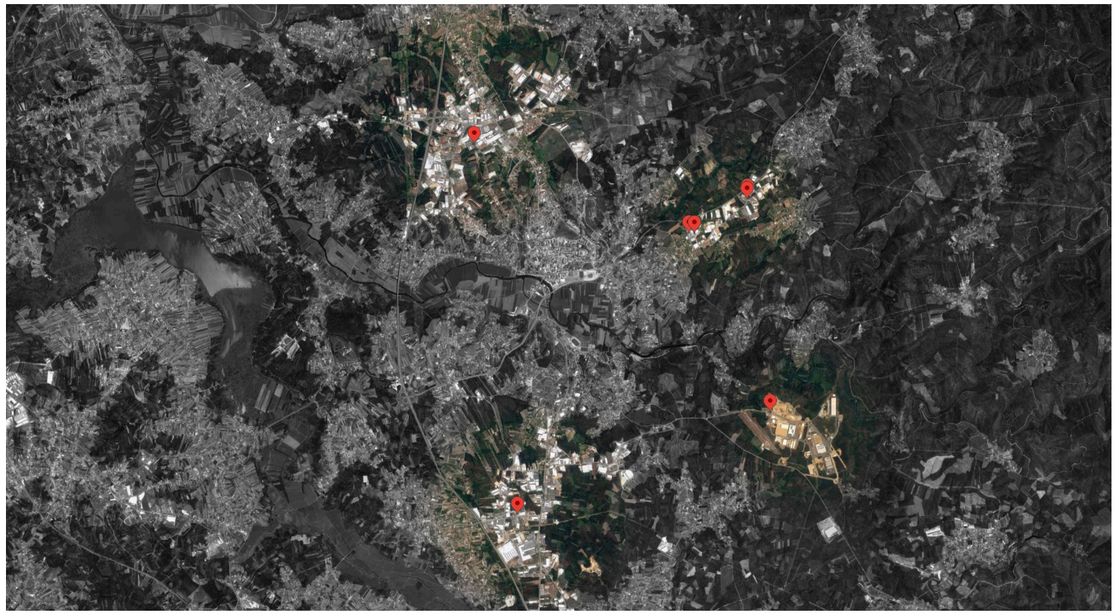


Figura 2 — Zonas Industriales en el Municipio de Águeda.



Figura 3 — Zona Industrial en el Municipio de Santa María da Feira.

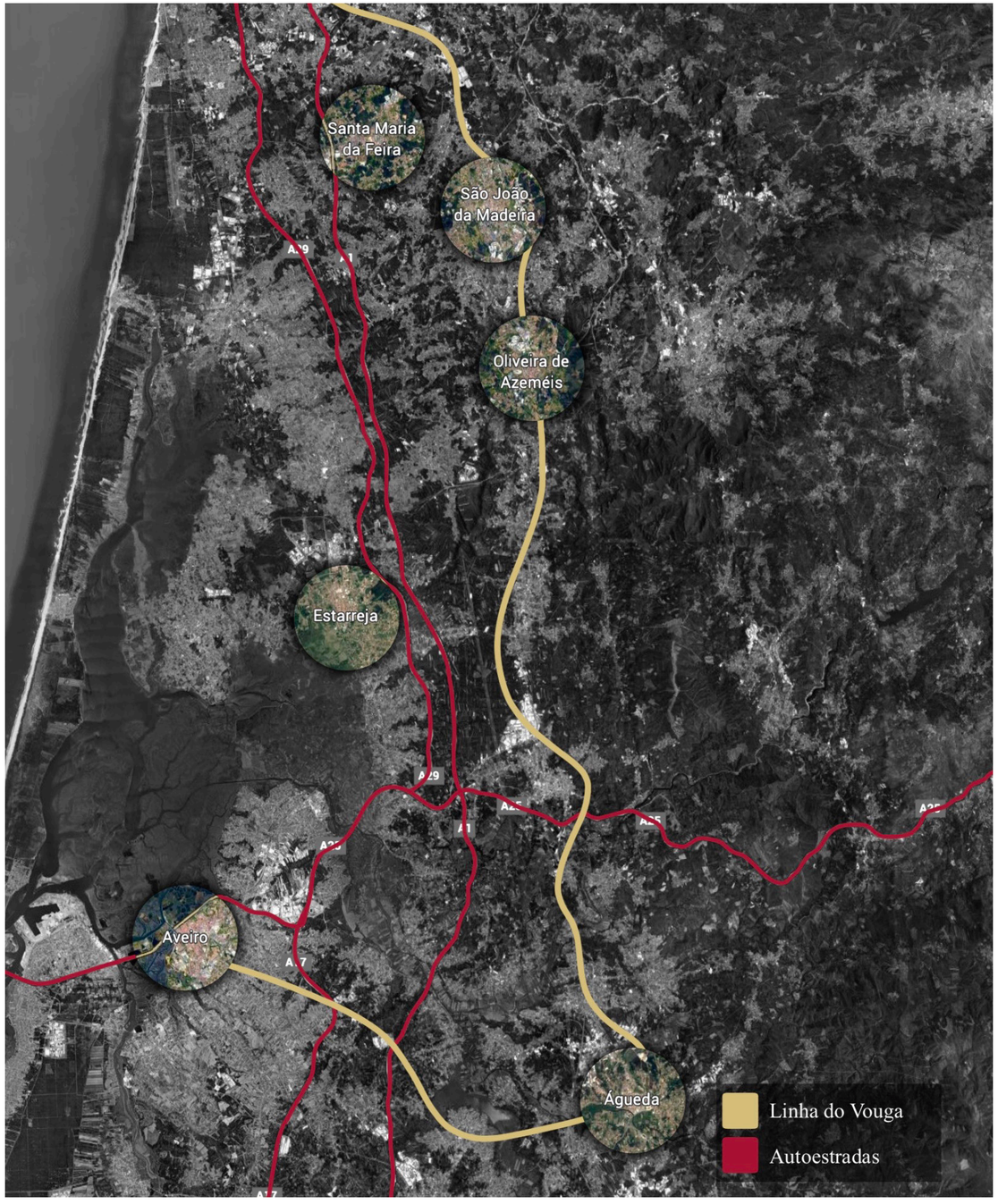


Figura 4 — Mapa general de las vias principales de transporte dentro del Distrito de Aveiro.

exponencialmente. A finales de la década de los 70s los niveles de productividad que se presentaban en la localidad de Águeda eran el doble de aquellos que se podían apreciar en el distrito de Porto, mientras que los de SMF fueron decayendo debido a un periodo de intensa industrialización local y, a pesar de este gran crecimiento industrial, de acuerdo con un análisis de los valores de investimentos realizado entre inicios de los 60s hasta los 70s, se pudo denotar un gran quiebre a nivel de capital en ambas regiones. Para los 70s, mientras que en Águeda existe un abandono a nivel colectivo de actividad agrícola probablemente consecuente al crecimiento sustancial de remuneración, en el caso de SMF los niveles de remuneración van en picada acompañado a los niveles de productividad, sin embrago, a la altura de los 80s estos fueron recuperados, no obstante, los niveles de remuneración de ambas localidades se mantuvieron por debajo del valor nacional y es la propia existencia de este bajo nivel de remuneraciones que puede explicar el proceso de crecimiento industrial continuado, potenciando un aumento gradual de estas a lo largo de los años.

Además de la influencia de la actividad industrial cabe destacar el impacto de esta sobre el desenvolvimiento de la actividad agrícola, ya que esta no era capaz de proporcionar los ingresos suficientes para familias en crecimiento estas buscaban en la industria el deseado aumento salarial, por esta razón ciertas familias optaron por ejercer exploraciones pluri activas en la industria obteniendo rendimientos complementares y dividiendo el trabajo entre los integrantes del conjunto, reduciendo las jornadas de trabajo en la agricultura, generando así un crecimiento económico significativo de ciertos pequeños productores y aliviando la presión sobre la tierra.

Como sucedió en varios municipios, la instalación de la línea de Vouga a inicios del siglo XX — debido a la necesidad de impulsar aún más las industrias instauradas y en veloz desarrollo en Aveiro — contribuyó en gran parte para que localidades somo São João da Madeira se convirtieran en centros con una gran potencialidad industrial. Esto causo con que a mitad del siglo XIX São João da Madeira se convirtiera de una pequeña ciudad a uno de los focos de la Revolución Industrial en Portugal, haciendo con que la ciudad creciese de manera significativa en cuestión de unos pocos años, proporcionándole su autonomía administrativa del municipio de Oliveira de Azeméis y permitiéndole expandir su área urbana por fuera de los límites de lo que antes era un pequeño municipio. En lo que se refiere al sector empresarial, para el año 2007 el municipio contaba con más de 3660 empresas — principalmente pequeñas y medianas, ocupando un 74% de los trabajadores —, en las cuales los porcentajes de los trabajadores se dividían entre el 62% dedicados al sector secundario — el cual se encuentra organizado según su PDM en 4 zonas: Travessas, Orreiro, Devesa-Velha e Oliva — y el 38%[3] restantes al sector terciario, lo cual lo convierte en un centro estratégico regional indispensable en la oferta comercial y de servicios, contribuyendo para el poli-centrismo desde la Gran Área Metropolitana de Porto hacia el sur del país.

Por otro el otro lado, el crecimiento económico industrial del municipio hace a SJM una localidad bastante rica en cultura, poseyendo una serie de eventos culturales variados y museos dedicados a las actividades industriales que ayudaron al progreso de la población, sin olvidar grandes centros educativos, de deporte y salud que sirven a la comunidad. Además de todas estas entidades existen también una serie de parques a lo largo del del municipio, incluyendo el Parque Urbano del Rio Ul — el cual este clasificado como unos de los parques urbanos más grandes de todo el país — el cual posee diferentes zonas para actividades recreativas.

3 https://pt.wikipedia.org/wiki/São_João_da_Madeira

Así como São João da Madeira, Oliveira de Azeméis también paso por varios cambios, el primero de ellos fue el excesivo incremento de la población, principalmente en la zona central y sus parroquias norteñas, a finales de la primera década del siglo XXI — hoy en día posee alrededor de 71 000 habitantes —, lo cual se debió a su oferta de trabajo en las industrias de con reconocimiento a nivel nacional e internacional — calzado, metalúrgica, plástico, vidrio, etc. —, dándole relevancia al municipio en lo que concierne al tejido empresarial. Además de la existencia de la línea ferroviaria del Vale do Vouga, la cual hace conexión con la línea norte en Espinho — prolongando su conexión hasta Porto, Aveiro, Coimbra, Lisboa, etc. —, también fue necesaria la instauración de nuevas vías rápidas directas que condujesen hasta el centro del área Metropolitana de Porto y otras zonas adyacentes al Municipio — como lo son la A32, A1, A29 y A25 —, facilitando el desplazamiento fuera del Municipio tanto de sus habitantes como de cargas pesadas provenientes de la zona industrial. A lo largo de las 19 parroquias dentro del municipio se extienden también algunas áreas naturales, centros culturales y de deporte y un amplio sistema de educación básica y secundaria. A pesar de todas las ventajas que presenta Oliveira existen también varias necesidades en diversas áreas, como lo es la necesidad de la ampliación de las redes de saneamiento de agua, la modernización de la línea del Vale do Vouga y un centro coordinador de transportes, la recualificación de algunos servicios públicos, etc.

Finalmente, limitando el noreste de Oliveira se encuentra la ciudad de Estarreja, donde se encuentra una interfaz de la Línea del Norte que sirve a esta localidad en los ámbitos industriales y transporte público para la comunidad, potenciando de manera significativa el comercio de la ciudad. Las pequeñas empresas industriales de este Municipio se fueron transformando gradualmente en complejos químicos, volviéndose uno de los mayores del país y seguidamente, bajo el nuevo concepto de desenvolvimiento sustentable industrial y empresarial, se funda el EcoParque Empresarial. Todos estos factores ayudaron a que Estarreja fuera elevada a nivel de ciudad en el año 2005, trayendo consigo la construcción del Parque Municipal de Antuã, lo cual marco un punto cultural de referencia para el municipio.

Para comprender la realidad del país, era necesario exponer un pequeño contexto histórico de aquello que se define como ciudad industrial y como la época de la industrialización afectó la vida de los habitantes en sus respectivos territorios. Como fue expuesto, estos municipios se caracterizaban por un crecimiento de carácter industrial alterno al modelo clásico de concentración de las estructuras de producción, esto puede ser visto en la falta de existencia de aglomerados urbanos a pesar de la pesada existencia de procesos industriales a lo largo del territorio del Distrito de Aveiro.

Hoy en día este término de ciudad industrial ha evolucionado al de regiones industriales, las cuales son zonas que se encargan de la elaboración de productos que pertenecen al sector secundario, o sea, productos comercializados en el mercado interno o exterior listos para el consumo de su comprador. Por conveniencia, estas zonas suelen ubicarse dentro de un perímetro próximo de las grandes ciudades o áreas metropolitanas, para así tener un fácil acceso a los recursos producidos por estas empresas, pero al mismo tiempo facilitando el espacio suficiente entre ellas para desarrollar sus actividades a gran escala para mantener las características negativas que trae la industria consigo no afecten la vida cotidiana de los residentes. Sin embargo, aún se presenta la cuestión de que es lo que sucederá en los casos donde la industria ya se encuentra instaurada en una comunidad — como se ve en los casos anteriormente discutidos —, donde ya existen parques industriales consolidados.



Figura 5 — Zona Industrial en el Municipio de São João da Madeira.

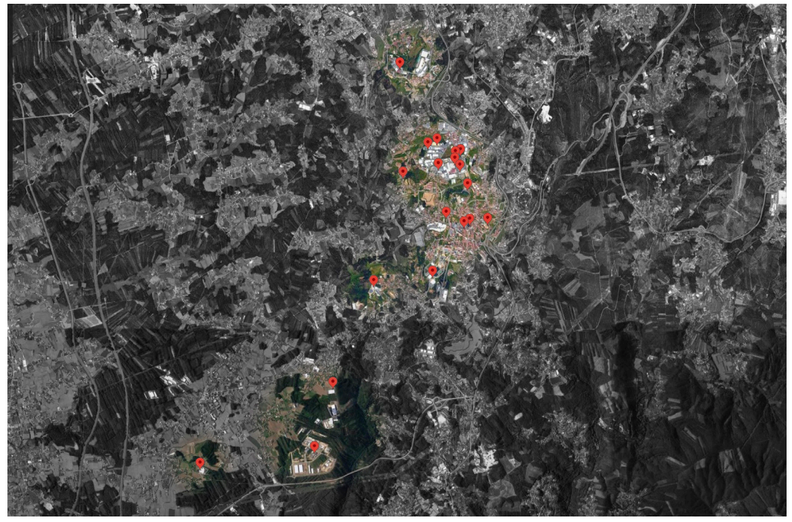


Figura 6 — Zonas Industriales en el Municipio de Oliveira de Azeméis.



Figura 7 — Zona Industrial en el Municipio de Estarreja.

Una Ciudad Participativa

4.1. Concepto general

Uno de los principales errores que el ser humano comete al construir es la necesidad de "dominar" a la naturaleza, ignorando los desafíos que presenta la topografía y el clima, lo cual lo torna propenso a ser víctima de desastres naturales inminentes y, por veces, fuera de su control, lo cual solo complica la vivencia de la población, todo con tal de satisfacer sus gustos y necesidad de apreciar la belleza natural del territorio. Las *comunidades indiferentes al "progreso"*[4] muchas veces cometen este error, el cual es una práctica que existe desde el viejo mundo hasta la actualidad, el cual es causante del abandono del territorio en muchos casos, sin siquiera atreverse a encontrar soluciones a estos problemas por medio de nuevos modelos y técnicas. Surge entonces una necesidad de que una o varias personas tomen las decisiones adecuadas para el desenvolvimiento positivo del territorio.

Frente a esta premisa entonces surge la pregunta: ¿Quién o quiénes serán aquellos que deben decidir como un territorio debe ser habitado? Y la respuesta a esta cuestión puede encontrarse en el concepto de arquitectura participativa.

A mediados del siglo XX se comienza a cuestionar la arquitectura del Movimiento Moderno debido a su carácter superficial y monótono, el cual no sintonizaba con las necesidades y gustos de las personas de aquella época donde se estaba atravesando por un periodo de crisis. Debido a esto, se propone dejar de entender la concepción de la arquitectura como una obra acabada[5], la cual existe y vive por sí misma, abandonando la idea de individualismo para conseguir transformar la sociedad abandonada en una comunidad con valores colectivos participativos. Así mismo, se propone incorporar técnicas participativas, reanudando la idea del romanticismo, en la cual existía una relación harmónica entre la comunidad y su entorno, la cual incluía la interacción de múltiples factores, tornándola un proceso continuo, complejo y enriquecedor.

La arquitectura participativa es un concepto que resurge en los periodos de crisis atravesados por la economía capitalista, cuando se manifiesta la necesidad de recuperar los intereses de carácter comunitarios, donde destaquen los conceptos de participación, integridad y gradualidad, rompiendo la barrera existente entre el arquitecto y la comunidad, la cual en la mayoría de los casos se limita a ser un simple espectador. Claro que debe existir el cuidado de no hacer de esta una *participación pasiva*, donde el arquitecto busque y consiga manipular a la población en base a sus deseos y caprichos, la idea consiste en que la comunidad sea capaz de influir en la concepción del proyecto. La idea es permitir que el arquitecto se incorpore a la realidad social vivida por los habitantes y que este se proponga a concebir un proyecto de diseño comunal en el cual se resuelvan los problemas de carácter prioritario para la comunidad.

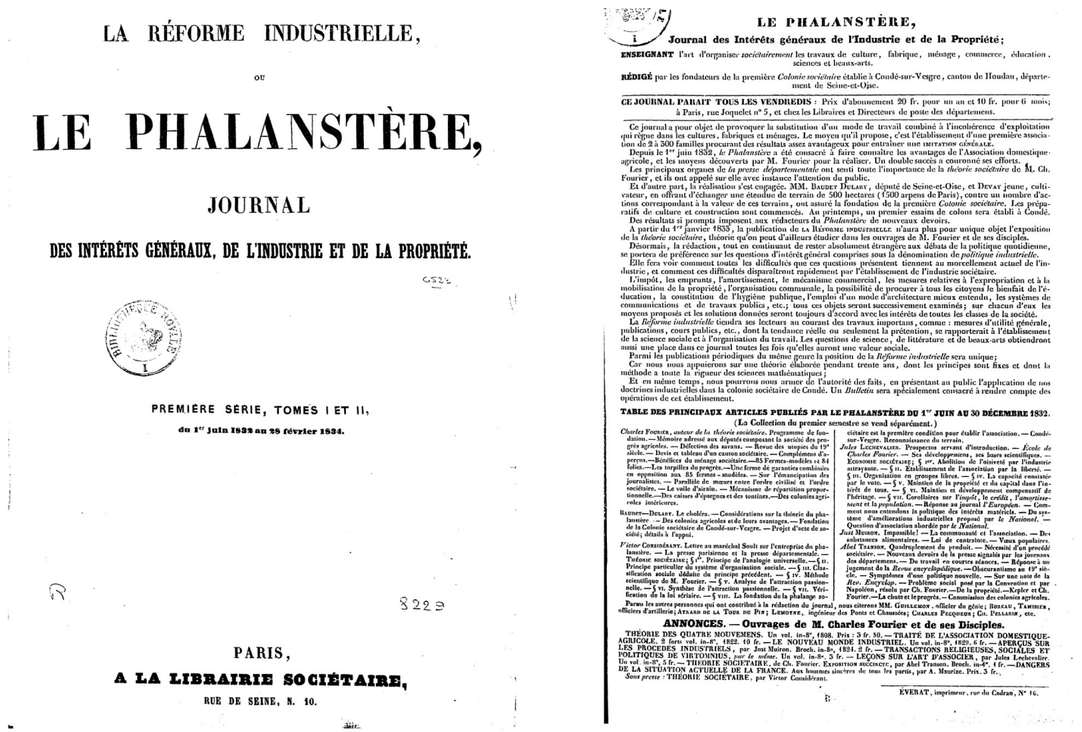
Resumidamente, para poder cumplir con los objetivos de una arquitectura participativa — según Chambers, R. 1990 *Shortcut and participatory methods for gaining social information for projects* — se debe: poner a la disposición la opción a la comunidad de tomar sus propias decisiones, sin necesidad de dejar a "los que saben" a decidir por los pobladores; establecer una relación equivalente y complementar entre el arquitecto y la comunidad, rompiendo con la

4 RUDOFSKY, BERNARD (1973). *Arquitectura sin Arquitectos* (pág. 12)

5 SANTIAGO P., JUAN (2018). *Arquitectura Participativa. Un Estúdio a partir de sus Tres Autores: Turner, Habraken y Alexander* (pág. 2)



Figura 8 — Charles Fourier: Libertad, Verdad, Justicia. 1808.


LA RÉFORME INDUSTRIELLE,

ou

LE PHALANSTÈRE,

JOURNAL

DES INTÉRÊTS GÉNÉRAUX, DE L'INDUSTRIE ET DE LA PROPRIÉTÉ.

PREMIÈRE SÉRIE, TOMES I ET II,

du 1er juin 1832 au 28 février 1834.

PARIS,

A LA LIBRAIRIE SOCIÉTAIRE,

RUE DE SEINE, N. 10.

LE PHALANSTÈRE,

Journal des Intérêts généraux de l'Industrie et de la Propriété;

ENSEIGNANT l'art d'organiser *sociétairement* les travaux de culture, fabrique, ménage, commerce, éducation, sciences et beaux-arts.

RÉDIGÉ par les fondateurs de la première *Colonie sociétaire* établie à Coudé-sur-Vesgre, canton de Houdan, département de Seine-et-Oise.

CE JOURNAL PARAIT TOUS LES VENDREDIS : Prix d'abonnement 20 fr. pour un an et 10 fr. pour 6 mois; à Paris, rue Jouquelet n° 5, et chez les Libraires et Directeurs de poste des départements.

Ce journal a pour objet de provoquer la substitution d'un mode de travail combiné à l'incohérence d'exploitation qui règne dans les cultures, fabriques et ménages. Le moyen qu'il propose, c'est l'établissement d'une première association de 2 à 300 familles procurant des résultats assez avantageux pour entraîner une INVITATIVE GÉNÉRALE.

Depuis le 1er juin 1832, *le Phalanstère* a été consacré à faire connaître les avantages de l'Association domestique-agricole, et les moyens découverts par M. Fourier pour la réaliser. Un double succès a couronné ses efforts.

Les principaux organes de *la presse départementale* ont senti toute l'importance de la *théorie sociétaire* de M. Ch. Fourier, et ils ont appelé sur elle avec instance l'attention du public.

En outre part, la réalisation s'est engagée. MM. Baudet Delaat, député de Seine-et-Oise, et Devay jeune, cultivateur, en offrant d'échanger une étendue de terrain de 500 hectares (4500 arpens de Paris), contre un nombre d'actions correspondant à la valeur de ces terrains, ont assuré la fondation de la première *Colonie sociétaire*. Les préparatifs de culture et construction sont commencés. Au printemps, un premier essaim de colons sera établi à Condé.

Des résultats si prompts imposent aux rédacteurs du *Phalanstère* de nouveaux devoirs.

A partir du 1er janvier 1833, la publication de LA RÉFORME INDUSTRIELLE n'aura plus pour unique objet l'exposition de la *théorie sociétaire*, théorie qu'on peut d'ailleurs étudier dans les ouvrages de M. Fourier et de ses disciples.

Désormais, la rédaction, tout en continuant de rester absolument étrangère aux débats de la politique quotidienne, se portera de préférence sur les questions d'*intérêt général* comprises sous la dénomination de *politique industrielle*.

Elle fera voir comment toutes les difficultés que ces questions présentent tiennent au morcellement actuel de l'industrie, et comment ces difficultés disparaîtront rapidement par l'établissement de l'industrie sociétaire.

L'impôt, les emprunts, l'amortissement, le mécanisme commercial, les mesures relatives à l'expropriation et à la mobilisation de la propriété, l'organisation communale, la possibilité de procurer à tous les citoyens le bienfait de l'éducation, la constitution de l'hygiène publique, l'emploi d'un mode d'architecture mieux entendu, les systèmes de communications et de travaux publics, etc.; tous ces objets seront successivement examinés; sur chacun d'eux les moyens proposés et les solutions données seront toujours d'accord avec les intérêts de toutes les classes de la société.

La *Réforme industrielle* tiendra ses lecteurs au courant des travaux importans, comme : mesures d'utilité générale, publications, cours publics, etc., dont la tendance réelle ou seulement la prétention, se rapporterait à l'établissement de la science sociale et à l'organisation du travail. Les questions de science, de littérature et de beaux-arts obtiendront aussi une place dans ce journal toutes les fois qu'elles auront une valeur sociale.

Parmi les publications périodiques du même genre la position de la *Réforme industrielle* sera unique;

Car nous nous appuierons sur une théorie élaborée pendant trente ans, dont les principes sont fixes et dont la méthode a toute la rigueur des sciences mathématiques;

Et en même temps, nous pourrons nous armer de l'autorité des faits, en présentant au public l'application de nos doctrines industrielles dans la colonie sociétaire de Condé. Un *Bulletin* sera spécialement consacré à rendre compte des opérations de cet établissement.

TABLE DES PRINCIPAUX ARTICLES PUBLIÉS PAR LE PHALANSTÈRE DU 1er JUIN AU 30 DÉCEMBRE 1832.

(La Collection du premier semestre se vend séparément.)

Charles Fourier, auteur de la théorie sociétaire. Programme de fondations. — Mémoire adressé aux députés composant la société des progrès agricoles. — Défections des savans. — Revue des utopies du 19e siècle. — Devis et tableau d'un canton sociétaire. — Compléments d'apports. — Nouveau du mélange sociétaire. — 83 Formes-modèles et 84 folies. — Les turpitudes du progrès. — Une ferme de garantie combinée en opposition aux 83 formes-modèles. — Des l'émancipation des journalistes. — Parallèle de mœurs entre l'ordre civilisé et l'ordre sociétaire. — Le vallé d'Aréole. — Mécanisme de répartition proportionnelle. — Des causes d'épargnes et des tontines. — Des colonies agricoles insulaires.

Baudet-Dulary. *Le choléra.* — Considérations sur la théorie du phalanstère. — Des colonies agricoles et de leurs avantages. — Fondation de la Colonie sociétaire de Condé-sur-Vesgre. — Projet d'acte de société; détails à l'appui.

Victor Considérant. Lettre au maréchal Soult sur l'entreprise du phalanstère. — La presse parisienne et la presse départementale. — Théorie sociétaire; § 1er. Principe de l'analogie universelle. — § II. Principe particulier du système d'organisation sociale. — § III. Classification sociale déduite du principe précédent. — § IV. Méthode scientifique de M. Fourier. — § V. Analyse de l'attraction passionnelle. — § VI. Synthèse de l'attraction passionnelle. — § VII. Vérification de la loi sérielre. — § VIII. La fondation de la phalange so-

Parmi les autres personnes qui ont contribué à la rédaction du journal, nous citerons MM. Guillebert, officier du génie; Hennet, Tamisier, officiers d'artillerie; Avenard de la Tour du Pin; Lemoyne, ingénieur des Ponts et Chaussées; Charles Pecqueur; Ch. Pellarin, etc.

ANNONCES. — Ouvrages de M. Charles Fourier et de ses Disciples.

THÉORIE DES QUATRE MOUVEMENS. Un vol. in-8°, 1808. Prix : 5 fr. 50. — TRAITÉ DE L'ASSOCIATION DOMESTIQUE-AGRICOLE. 2 forts vol. in-8°, 1822. 10 fr. — LE NOUVEAU MONDE INDUSTRIEL. Un vol. in-8°, 1829. 6 fr. — APERÇUS SUR LES PROCÉDÉS INDUSTRIELS, par *Jean Muiron*. Broch. in-8°, 1824. 2 fr. — TRANSACTIONS RELIGIEUSES, SOCIALES ET POLITIQUES DE VICTONNIUS, *ami de notre auteur*. Un vol. in-8°. 5 fr. — LEÇONS SUR L'ART D'ASSOCIER, par Jules Lechevalier. Un vol. in-8°. 5 fr. — THÉORIE SOCIÉTAIRE, de Ch. *Fourier*. Exposition succincte, par Abel Transon. Broch. in-8°. 1 fr. — DANGERS DE LA SITUATION ACTUELLE DE LA FRANCE. Aux hommes sincères de tous les partis, par A. Mouriez. Prix. 5 fr.

Sous presse : THÉORIE SOCIETAIRE, par *Victor Considérant*.

EVERAT, imprimeur, rue du Cadran, N° 16.

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de Fr

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque natio

Figura 9 — La Reforma Industrial o el Falansterio.

idea de superioridad que por lo general se presenta en el proyecto por parte del arquitecto; evitar la imposición de conocimientos sobre la población, sino más bien compartir estos conocimientos de forma a incitar una práctica comunitaria activa; conocer las fuentes primarias del problema para tener una idea de la realidad socio-urbana; crear un diseño que nazca a partir de la esencia de la identidad cultural de los pobladores; buscar respuestas urbanas y arquitectónicas que responda al contexto, de forma a apropiar el territorio. Para cumplir estos objetivos resulta necesario comprender que la arquitectura participativa no se basa en el uso exclusivo de una única metodología, sino en un estudio antropológico, arquitectónico y social[6] que conlleva a la aplicación de un método que se adecue de forma concreta a las necesidades, vivencias y culturas de cada comunidad.

En el artículo *Arquitectura Participativa: Las Formas de lo Esencial* — escrito por William García Ramírez — el autor reconoce que no existe solo una forma de hacer arquitectura participativa, ya que resulta necesario comprender las necesidades del territorio para poder tomar decisiones que beneficien a la comunidad y para esto expresa que es necesario comprenden los tres tipos de categorías de aproximación, entre el arquitecto y la comunidad, que existen al momento de emplear la arquitectura participativa[7]. Durante el siglo XIX, en muchos casos de socialismo utópico — donde se agrupaban todos los servicios de la vida cotidiana — existía la tendencia de la toma de decisiones de manera unilateral por parte del arquitecto, a esta categoría se le da el nombre de *arquitecto-dirigente*, poniéndose por encima de la comunidad y evitando que exista una relación de directa con esta, lo cual genera un margen de incertidumbre al momento de entender las necesidades de la población y de tener una idea de general de la forma como va a reaccionar el usuario ante la solución presentada por el arquitecto. A partir de los comienzos y hasta la mitad del siglo XX, se genera una nueva forma de tomar decisiones, donde la comunidad era aquella que comúnmente se encargaba de dirigir el proyecto y el arquitecto tan solo de cumplir las órdenes dictadas por la misma, este concepto de *arquitecto-subalterno*, más una vez establecía una relación de opuestos. El *arquitecto-interprete*, al contrario de las dos categorías anteriores, procura establecer un dialogo entre ambos — arquitecto y comunidad —, para así intentar establecer una relación asimétrica, siendo que cada uno aporta de manera significativa en el proyecto y se llega a un consenso mutuo de aquello que en realidad se necesita, esto permite que el arquitecto amplie su mente y tome un verdadero interés por la cultura del lugar.

En base a la definición de estas categorías se establece que es de mayor importancia estudiar y analizar las necesidades de las esencias culturales de la comunidad, haciendo a un lado las intenciones personales del arquitecto, y define la arquitectura participativa como una experimentación metodológica que se adecue a las necesidades de cada población y que para el efecto se deben seguir una serie de principios básicos que se encarguen de incluir a la población en los procesos de toma de decisiones, para reconocer la cultura de la comunidad — sus tradiciones en el uso de materiales y construcción — y tomar en consideración las necesidades de los habitantes. En conclusión, la arquitectura participativa no busca ser un agente transformador del espacio, sino de ser un mecanismo que busca establecer un equilibrio y dialogo, el cual unifique al arquitecto con la comunidad estableciendo un consenso entre ambas partes para así cumplir con las verdaderas necesidades de la población.

6 GARCÍA RAMÍREZ, WILLIAM (2012). *Arquitectura participativa: Las Formas de lo Esencial* (pág. 7)
7 GARCÍA RAMÍREZ, WILLIAM (2012). *Arquitectura participativa: Las Formas de lo Esencial* (pág. 5)

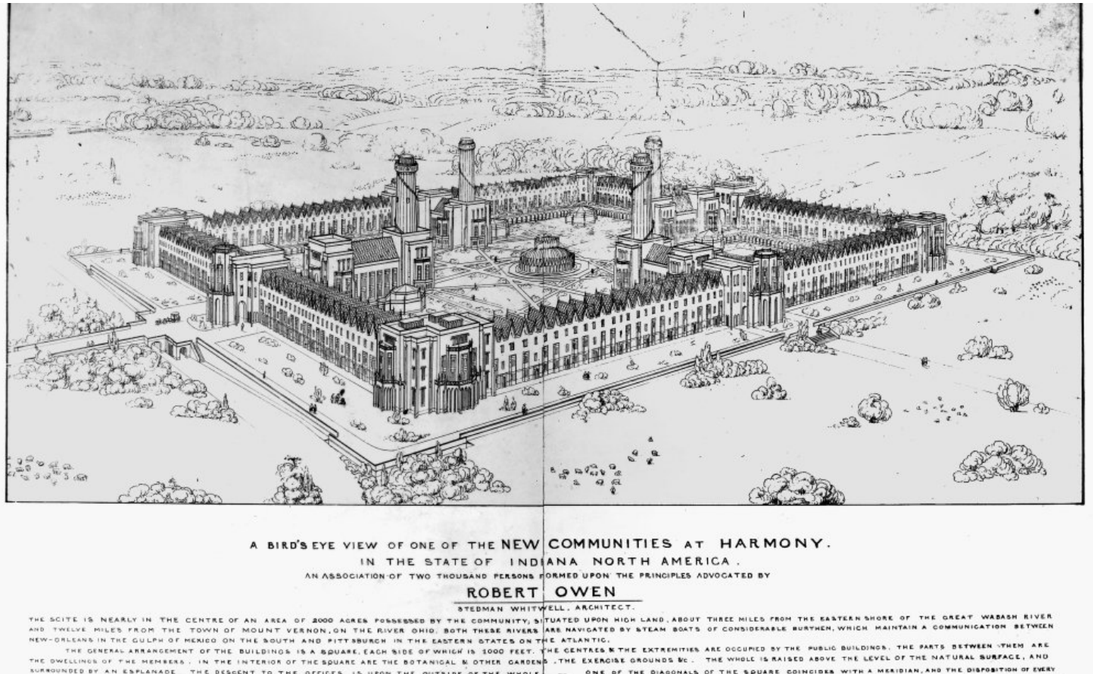


Figura 10 — New Harmony de Robert Owen.

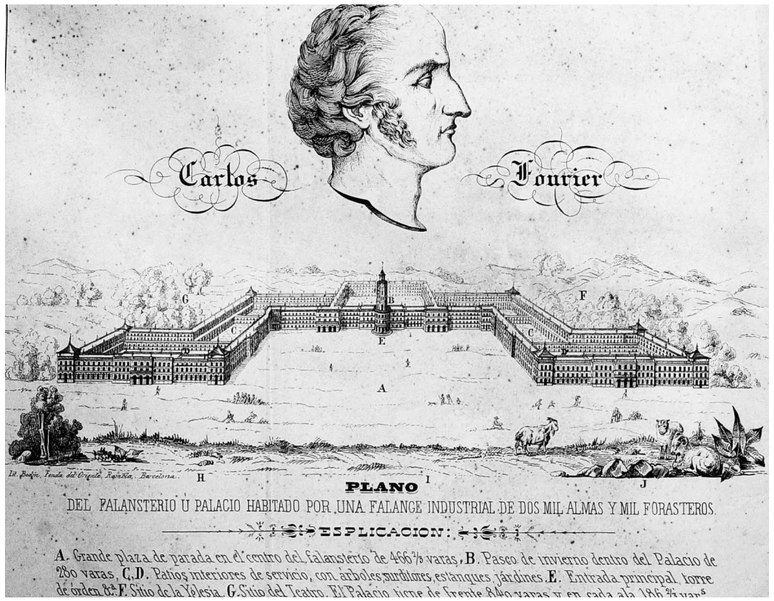


Figura 11 — El Falansterio de Charles Fourier.

La arquitectura comunal, definida por *Pietro Belluschi*, se entiende como la participación conjunta de los habitantes para llegar a un resultado de actividad continúa acompañada por la experiencia común[8]. Por tanto, no existe un modo único de hacer arquitectura participativa, no siempre el mismo modelo puede ser usado, este debe ser adaptado según las necesidades de la comunidad. Para esto resulta necesario una previa investigación y revisión de esta, al igual que de momentos y proyectos que sigan el modelo de arquitectura participativa y para tal, según expresa William García R., es necesario comprender la clasificación de los grados de participación existentes — arquitecto-dirigente, arquitecto-subalterno y arquitecto-interprete —, ya definidos anteriormente, y a su vez comprender que para este tipo de arquitectura resulta indispensable tener un conocimiento antropológico, arquitectónico y sociológico.

Con la aparición del Movimiento Moderno a lo largo del siglo XIX, los proyectos propuestos se presentaban como una agrupación de todas las necesidades del ser humano — vivienda, trabajo y comodidades de vida cotidiana — buscando cumplir los ideales de un socialismo utópico, los cuales no conseguían prever el futuro de una comunidad entera, ya que cada ciudad posee una red de relaciones entre familias intrincada que es determinada por la ubicación espacial de estas en el territorio ocupado, y donde el arquitecto no tomaba en consideración los deseos de la población, proyectando una sola solución de ciudad que fuera usada por toda la humanidad con tamaños exagerados, debido a la tendencia de urbanistas y arquitectos en crear espacios extra, sin un control de dimensiones coherentes a la escala humana.

A comienzos del siglo XX, se presenta un giro de pensamiento del hombre moderno sobre el concepto de utopía y, al contrario de aquello que acontecía con el Movimiento Moderno, se comienzan a presentar formas de crear espacios de calidad social que presentase una fuerte relación entre racionalidad arquitectica y sensibilidad sociocultural, para esto resultar se debe entender el funcionamiento del espacio de acuerdo con sus valores comunitarios. Frente a esta ideología se comienzan a proponer proyectos que se basasen en la concepción de pequeños ideales que sirviesen a comunidades de tamaño reducido, los cuales llevaban el nombre de micro-utopías y que buscaba idear diferentes modelos de ciudad que se adaptasen para cada sociedad de escala reducida, para así evitar la ruptura de vínculos sociales, comerciales y espirituales, como sucedía con el caso de las utopías, las cuales destruían la cultura del lugar. Este tipo de proyecto plantea al arquitecto un análisis profundo de la comunidad en la cual se encuentra, con el fin de crear afinidad con sus futuros usuarios, garantizando un alto grado de aceptación y apropiación del proyecto propuesto.

Para crear una solución frente al problema que cada comunidad presenta, resulta de suma importancia establecer la diferencia entre metodología y técnica. Según el texto *Aplicación de Metodologías Participativas en el Campo Urbano y Arquitectónico*, la metodología se entiende como la formulación, identificación y análisis de un problema, mientras que la técnica es un producto componente y consecuente de la metodología, la cual se basa en el procedimiento para poder generar una respuesta al problema ya identificado.

La metodología va de la mano con el objetivo del proyecto, la cual significa que esta es una decisión estratégica que dependerá de la forma como se quiere intervenir en los procesos de toma

8 RUDOFSKY, BERNARD (1973). *Arquitectura sin Arquitectos* (pág. 9)

de decisiones. Esto quiere decir que una propuesta metodológica especifica no necesariamente se alineara con las necesidades de otros territorios, ya que los lineamientos metodológicos no son un manual, no existe una única metodología que responda a cualquier problemática, ya que esta varía dependiendo del contexto del proyecto en cuestión. En cuanto a las técnicas, ninguna de ellas por si sola será capaz de responder de manera racional a todas las problemáticas de forma a asegurar un proceso participativo, resulta necesario combinarlas de acuerdo con las necesidades de la población. Los tipos de herramientas participativas, según la teoría de R. Chambers[9], son: técnicas de dinámicas de grupos, para garantizar la participación efectiva de la comunidad; técnicas de visualización, por medio de la creación de representaciones graficas que puedan ser entendidas por todos; técnicas de entrevista y comunicación oral, para mostrar interés sobre los puntos de vista de los diversos miembros de la comunidad; y técnicas de observación de campo, para reunir información referente al terreno y ser analizada con la ayuda de las técnicas de visualización.

Para elegir la metodología adecuada, deben ser tomados en cuenta los aspectos particulares del objetivo al cual se quiere llegar para cumplir las necesidades del territorio y dependen de la forma como se quiere intervenir, ya que todo proceso de elección de la metodología es una decisión estratégica, sin embargo, si existen una serie de principios que se deben cumplir frente cualquier proceso, siendo el primero de ellos la *participación del mayor número de actores*. A nivel urbano el concepto de participación, definido por *Pearse* y *Stiefel*[10], se refiere a los esfuerzos para aumentar el control sobre los bienes y servicios urbanos y a su vez grupos y movimientos que sirvan a las comunidades para así formar parte del control de los bienes y servicios, así como se encuentra representado en el gráfico de la *Escalera de la Participación*, donde se consigue evaluar los distintos grados de participación ciudadana. El segundo principio es la *integralidad de las soluciones*, el cual propone una intervención de recursos intelectuales variados, los cuales permitan comprender la realidad general del problema. Esto se consigue por medio de una metodología multidisciplinar, la cual se encargará de ofrecer las herramientas adecuadas para el ciudadano tomar decisiones e intervenir en la realidad de manera coherente, con la finalidad de crear una composición harmónica de todas las partes. Por último, *la gradualidad en la aplicación de estas* se encarga de tomar en cuenta las diversas formas de participación de las unidades en base a las circunstancias específicas de cada objetivo. Esto significa, no intentar crear un modelo acabado y único si no, comprender las necesidades del objetivo y detectar los pasos adecuados para conseguir una metodología apropiada, comprendiendo que los procesos para identificarla son espontáneos. En base a estos aspectos resulta razonable concluir que una propuesta metodológica puede y debe variar dependiendo del territorio, contexto y circunstancias, ya que no existe una metodología perfecta que responda a cada proyecto.

En cuanto respecta a las varias técnicas, resulta primordial combinarlas según las necesidades de la comunidad, complementarse e incluir al mayor número de individuos en las actividades de toma de decisiones, ya que ninguna por si sola es suficiente para cumplir todas las condiciones de los procesos participativos. Existen cuatro herramientas principales para un proceso participativo, comenzando por las *técnicas de dinámicas de grupos*, para garantizar la participación de la comunidad; *técnicas de visualización*, creando representaciones gráficas,

9 CHAMBERS, R. (1990) *Shortcut and participatory methods for gaining social information for projects.*

10 PEARSE, A. y STIEFEL, M. *Participación popular: un enfoque de investigación en Socialismo y Participación No.9.* (pág. 89-108)



Figura 12 — Escalera de la Participación por Roger A. Hart.

permitir un fácil entendimiento para personas con diferentes niveles de educación; *técnicas de entrevista* y comunicación oral, para garantizar que existe una circulación continua de información, así como participación de todos los miembros de la comunidad; y *técnicas de observación de campo*, acumulación y análisis de la información recolectada por medio del contacto visual directo con el terreno.

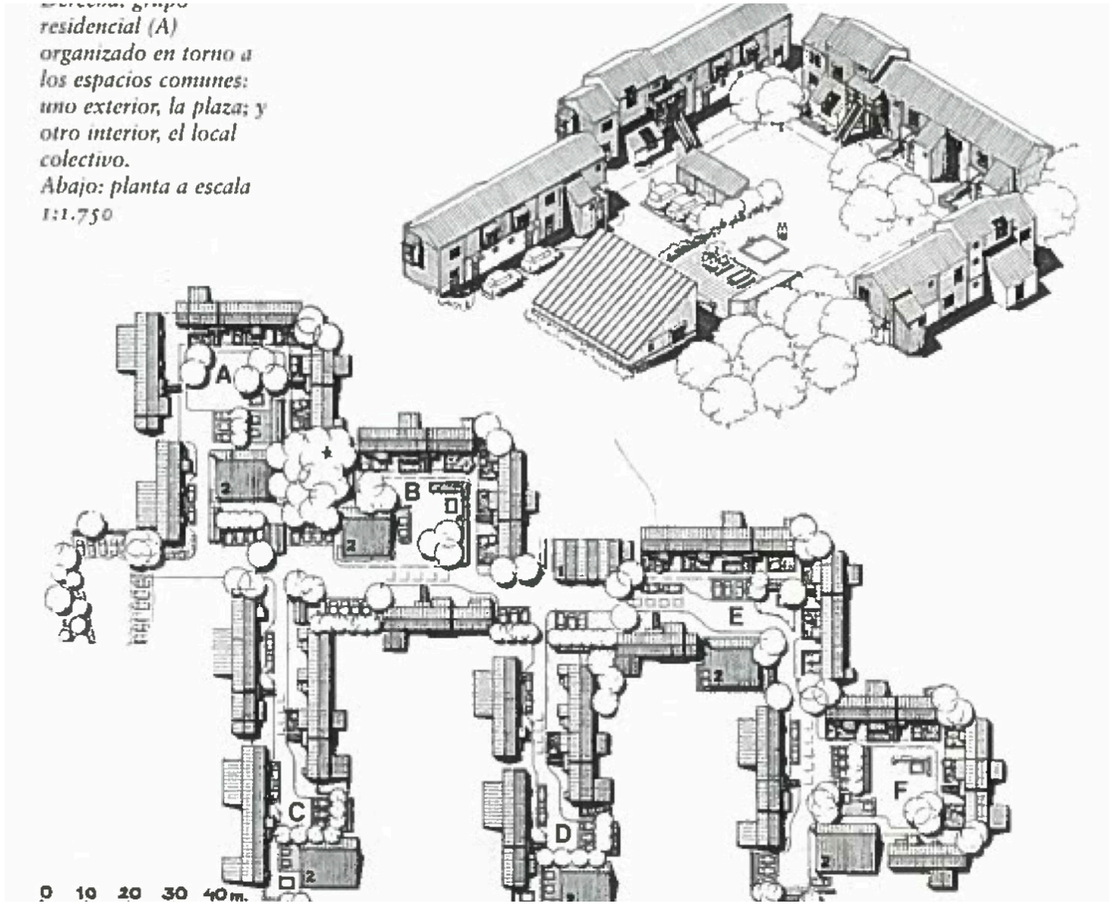
Un estudio profundo de la comunidad permite establecer un entendimiento teórico de las fortalezas y debilidades de cada territorio, lo cual conlleva a la toma de decisiones metodológicas y técnicas que irán a ser aplicadas al momento de proyectar y cumplirán con aquello que el territorio necesita. Una de las formas de comprender las interacciones que surgen entre las personas dentro de una comunidad es a través de la concepción de redes de apoyo social, estas redes se encargan de la identificación, análisis e intervención a nivel social de la comunidad en los procesos de toma de decisiones sobre el territorio — como lo son el estudio de las relaciones y conflictos significativos en la vida de las personas, así como la participación interprofesional que se responsabilice por el desarrollo de la comunidad y sus individuos — y permite la participación activa por medio la intervención social y el trabajo comunitario.

Cuando hablamos de la ciudad no podemos dejar de hablar de su espacio público, ya que este influye de manera significativa en la forma como la comunidad vive de manera colectiva en las áreas comunes de la ciudad, la forma como se organizan las aglomeraciones sociales y se refuerzan entidades dentro de esta pueden venir a convertirse en un elemento negativo sino son correctamente estructuradas. Por esta razón, analizar la forma del diseño urbano es indispensable para tener un entendimiento general de cómo funciona la ciudad y que soluciones se les puede dar a las problemáticas que en ella se presentan, para crear y/o transformar ámbitos positivos que enriquezcan la vida de los habitantes, porqué el espacio público es ciudad. En muchas situaciones, con el objetivo de ocultar la falta de vida social y colectiva entre los edificios de la ciudad y de disfrazar las fragilidades urbanas, se proyectan obras de carácter ostentoso y forzados, los cuales acaban por no sumar nada positivo a la calidad de vida de los residentes y que no restablecen las fracturas presentes en la comunidad, por esta razón los próximo capitulo expondrá la importancia del espacio público en la ciudad por medio de un argumento teórico.

4.2. Ciudad y Espacio Público Inclusivos

Los problemas más significativos en lo que respecta a como se diseñada la ciudad se presenta en el nacimiento del movimiento moderno, el cual buscaba brindar soluciones al exponencial crecimiento urbano de las ciudades, donde se destacaba e idolatraba el modelo funcionalista americano de ciudad, el cual presentaba un modelo desorganizado y anti-urbanismo, ya que no existía una conexión entre los distintos elementos de la ciudad — no se le daba prioridad al facilitar el acceso a las acumulaciones comerciales desde las viviendas —, ya los intereses particulares del mercado se encontraban por encima de las necesidades colectivas de la comunidad y haciendo que se perdieran las cualidades de la ciudad. Esto significaba una falta de espacios para el peatón y una preferencia por la concepción de edificaciones y vías para automóviles, características que comenzaron a generar una segregación social preocupante. Esta falta de interés por la calidad de vida de los habitantes generó una reacción social y cultural negativa respecto al movimiento moderno, lo cual estimulo una especie de *passéisme*. Con una cierta actitud de nostalgia por los modelos de ciudad de épocas pasadas, se comienzan a buscar formas de recuperar los valores y costumbres antiguas para así incorporarlos a las formas modernas e intentar recuperar la calidad de vida, para esto, se comienzan a atribuir características de centralidad con la idea de visibilizar cada área de la ciudad, devolviéndole a la ciudad características como multifuncionalidad, monumentalidad y lugares de encuentro, para así garantizar la polivalencia.

Existen dos momentos de transformación primordial y radical en cuanto a la forma como se trabajaba el factor urbano de las ciudades, el primero de ellos siendo la época del renacimiento y más al frente durante el funcionalismo. Con el crecimiento espontaneo de las ciudades durante época renacentista se busca encontrar nuevas soluciones que dictasen como la ciudad debía ser desde un punto de vista más artístico, viéndola como una obra que debía ser realizada en base a una relación de sus partes y ser entendida como un todo, y dejando de ver a la ciudad como una herramienta con espacios fraccionados, la forma como el espacio influye en sus habitantes pasa a ser la prioridad. Durante los 60s y 70s la idea de visión sistémica, que venía a raíz de la aparición de la teoría del funcionalismo, se comienza a aplicar en el diseño de las ciudades, haciendo que los aspectos físicos, funcionales y materiales pasasen a tener prioridad nuevamente, estos nuevos diseños tomaban como inspiración limitante los conocimientos médicos del siglo XIX — las viviendas obligatoriamente debían tener acceso a los espacios abiertos y dentro de estas luz, aire, sol y ventilación —, dejando de lado los intereses psicológicos y sociales de los ciudadanos, idea que conllevo a reducir el tamaño de las viviendas, de forma a garantizar la entrada de luz y ventilación exterior. A pesar de que las intenciones de este nuevo modelo no eran excluir las actividades sociales, no se había tomado en consideración que la forma en la cual las viviendas se posicionan en el espacio y la gran cantidad de habitantes, irían a afectar de manera significativa en la forma como funciona el espacio público, ya que el mayor número de habitantes significaba un mayor número de acontecimientos y generó grandes distancias entre las personas y ciertas actividades, haciendo indispensable el uso de medios de transporte públicos y privados. En conclusión, la edificación funcionalista, contrario a aquello que era el modelo de ciudad medieval — donde las características que más se destacaban eran su facilidad para congregar personas y acontecimientos y lo cual fomentaba la circulación peatonal —, contribuyo a la reducción significativa de las actividades exteriores en la ciudad.



residencial (A) organizado en torno a los espacios comunes: uno exterior, la plaza; y otro interior, el local colectivo. Abajo: planta a escala 1:1.750

Figura 13 — Cooperativa de viviendas en Tingggarden, Copenhague (1977-1979).

Existen varios factores que, si son ignorados y no tomados en consideración al momento de crear un modelo que se acople a las necesidades de la sociedad actual, pueden llegar a obstaculizar de manera significativa la forma como se vive el espacio. Hoy día, gracias a los avances tecnológicos, existen nuevas formas de interacción que de manera indirecta han sustituido los momentos de encuentro, presencia y participación presencial de las personas en el espacio exterior, haciéndose notar aún más la falta de interacción humana de manera activa. Por esta razón, hoy más que nunca, se deben crear modelos con las condiciones adecuadas para impulsar la presencia de la comunidad en espacios públicos, que se encarguen de fomentar las actividades recreativas y sociales necesarias adecuadas para crear un entorno físico activo. Además de esto, se debe tomar en consideración que la arquitectura también puede llegar a ser otro impedimento si no es trabajada de forma a acoplarse con las actividades no privadas necesarias de una comunidad especifica, afectando de manera significativa la vida entre los edificios.

Por esta razón, resulta indispensable la implementación de un sistema que permita u flujo natural de procesos sociales, como sucede por ejemplo en el caso de la implementación de sistemas jerárquicos, los cuales consiguen desarrollar y mantener un equilibrio entre los procesos sociales de los espacios públicos, ya que estos permiten crear distintos grados de transición entre lo que se considera público y privado, creando un marco físico de estructura social que permite establecer subdivisiones que faciliten crear puntos de referencia sociales y profesionales[11], como sucede en el caso de *Tinggarden* en *Copenhague*, siendo una unidad subdividida en 6 grupos, cada uno con una media de 15 viviendas, las cuales se organizan entorno a una plaza común y con un centro comunitario situado en la calle principal que sirve a todos los grupos. Estos factores pueden influir de manera significativa en el momento de proyectar, dificultando u ofreciendo las condiciones para un resultado justo y equilibrado.

Existe una orden de los elementos que deben tener prioridad en la ciudad según *La Humanización del Espacio Urbano*; la vida social, el espacio público y por último el edificio. La lectura propone que, para proveer al ser humano con una mejor calidad de vida, su bien estar debe estar por encima de todas las cosas, es por esto por lo que se propone que en los ambientes exteriores a la vivienda privada no solo deben surgir actividades de carácter necesario, sino también actividades no indispensables, ya que al solo crear actividades estrictamente necesarias al alcance de la comunidad estos espacios pierden calidad debido a las condiciones no favorables del espacio, las cuales no permiten al habitante de disfrutar de actividades optativas que extiendan su voluntad de permanecer en el exterior, rediciendo el contacto entro los habitantes de la comunidad. En base a este razonamiento, *Jan Gehl* expresa que el espacio público es de carácter positivo solo cuando en este se desenvuelven actividades no indispensables que permita a los habitantes no dislocarse de su ciudad para concretizarlas, el contacto, conversación y actividades colectivas deben surgir de forma natural, permitiendo a los habitantes de tener las opciones de realizar actividades obligatorias y necesarias o actividades opcionales y sociales.

La vida de entre los edificios disminuye de manera significativa si en estos espacios no se crean las condiciones necesarias que estimulen las actividades sociales y que permita que estas se refuercen entre ellas mismas, con la intención de aumentar el tiempo que las personas invierten en estos sucesos de participación social. Para desenvolver estas actividades, son necesarios diseños

11 GEHL, JAN (1971). *La Humanización del Espacio Urbano. La vida Social entre los Edificios* (pág. 65)

de ciudad que presenten factores que creen interacciones sociales de los distintos grados de intensidad de contacto, ya que si el diseño de ciudad solo se enfoca en la simple arquitectura de los edificios — espacio privado — esta puede llegar a ser un obstáculo para la forma en la cual se vive el espacio público[12]. Por esta razón resulta indispensable mantener un equilibrio entre la existencia de actividades opcionales y recreativas para, a su vez, crear actividades sociales en el espacio público, o sea, mientras más actividades exteriores, mayor será la calidad de estos espacios.

Al mismo tiempo, al crear estas actividades se deberá tener en consideración los grados intensidad de contacto, como ya fue mencionado previamente, comprendiendo que estos se rigen por las distancias de aproximación personal entre las personas — íntimo, personal, social y público — y es la consideración de estas distancias las cuales permiten proyectar los espacios exteriores de forma a tener en cuenta los sentidos, principalmente la vista y el oído, los cuales permitirán a las personas ponerse en contacto con las actividades sociales exteriores que lo rodean. La consideración de estos sentidos ayuda al ser humano a no solo presenciar, sino también sentir la necesidad de participar en estas actividades, haciendo que consecuentemente más apersonas se unan de manera voluntaria, aumentando el número de actividades que recurren en el espacio público, básicamente, la agrupación de personas en el espacio resulta de forma consecuente a los varios acontecimientos individuales de las actividades en un solo lugar. En teoría, resulta más sencillo agrupar acontecimientos que dispersarlos, sin embargo, la agrupación de actividades no siempre es la solución correcta para todas las problemáticas, en algunos casos la dispersión de estas actividades también puede venir a solucionar dilemas referentes a la vivencia del espacio y para tal efecto es permitido sobredimensionar la escala a la cual se trabaja, contrario a lo que sucede al trabajar con dimensiones realistas en el momento de agrupar las actividades. La decisión en base a la agrupación o dispersión de ciertos tipos de actividades dependerá de las circunstancias del lugar, no obstante, funciones triviales proyectadas a distancias excesivas o funciones indispensables en espacios reducidos, convierte prácticas enriquecedoras en experiencias deficientes. Lo ideal sería establecer una distribución equilibrada de los espacios destinados a distintos tipos de actividades, siempre tomando en consideración la escala del ser humano y su desplazamiento horizontal en un espacio adecuado a sus necesidades, permitiéndole ver y experimentar su envolvente.

12 GEHL, JAN (1971). *La Humanización del Espacio Urbano. La vida Social entre los Edificios* (pág. 68-71)

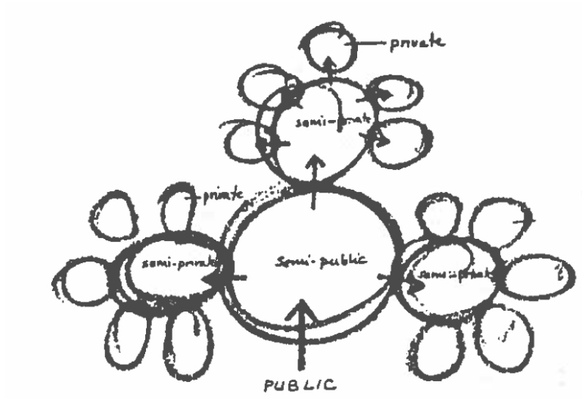


Figura 14 — Diagrama de una zona residencial organizada jerarquicamente; espacios privados, semiprivados, semipúblicos y públicos.

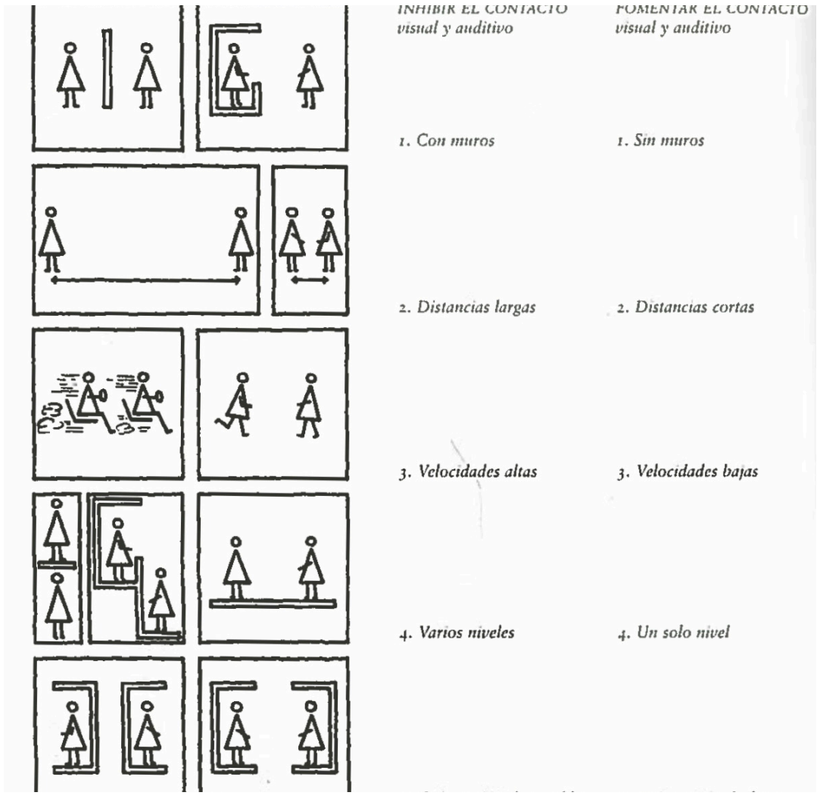


Figura 15 — Técnicas para inhibir o fomentar el contacto.

4.3. Acciones Participativas

Durante los últimos años, varios municipios a lo largo de España han sido ejemplos para lo que se define como arquitectura participativa, donde la intervención activa de la comunidad en la toma de decisiones ha sido indispensable para el desenvolvimiento de nuevos proyectos dedicados a rediseñar y mejorar la calidad de vida urbana de sus habitantes. A lo largo de este capítulo se presentan distintos proyectos a escala local donde estas experiencias de urbanismo participativo y arquitectura social se han desenvuelto gracias al tipo de gestión municipal que considera el consorcio entre los habitantes y profesionales como prioridad para conseguir espacios urbanos que correspondan a las necesidades y deseos de sus comunidades.

A principio de los años 90 se realizaron los juegos olímpicos en la ciudad de Barcelona lo cual trajo consigo un impacto económico en la ciudad muy beneficioso, al mismo tiempo, las grandes infraestructuras proyectadas para este evento generaron una transformación urbanística trascendente. A pesar de que algunos de estos cambios hayan traído consigo la recuperación de playas y del litoral y que las entidades políticas consideren que este fue un proyecto beneficioso para Barcelona, también se generaron heridas urbanísticas y desigualdades sociales, debido a la iniciativa privada de la política elitista de aquel tiempo. Por esta razón, con el propósito de combatir estas fracturas se crean varios programas con la iniciativa de fomentar un urbanismo reparador que fuera acompañado de planificación democrática, al igual que participación ciudadana, para así devolverle la energía a la ciudad que poseía en años anteriores, donde existía un consenso establecido por medio de reuniones vecinales, lo cual traía consigo buenas condiciones de habitabilidad de viviendas — seguridad en las calles, más servicios y espacios colectivos, etc. —, para poder cumplir con este objetivo, se crean una serie de propuestas que se deberán materializar a lo largo de los próximos años. Entre estas propuestas se encuentran; la rehabilitación energética de la ciudad, un corredor verde perimetral, una mayor oferta de vivienda social — conseguida por medio de la creación, rehabilitación y recuperación de viviendas — y movilidad sustentada por transporte público. Luego de un análisis a nivel general de la ciudad y para cumplir estos objetivos se realizó una repartición geográfica de pequeñas obras a lo largo del territorio y una distribución más amplia del trabajo profesional e inversión de los conjuntos residenciales.



Figura 16 — Evolución de algunas áreas de Barcelona a través de los años a raíz de los Juegos Olimpicos del ‘92.

Uno de los muchos casos existentes en Barcelona es el del proyecto de rehabilitación Santa Colona de Gramenet — la cual es una ciudad densa y sin posibilidades de expansión de territorio —, el cual tenía como objetivo crear una red consolidada de espacios públicos con usos diferentes y que se complementasen entre ellos. Existen varios espacios que forman parte de esta red, entre ellos se encuentra el caso de la Plaza Baró de Viver, en donde se realizó un trabajo por medio de procesos y metodologías participativas con la intención de concientizar y educar a la población, sobre todo a las mentes más jóvenes, por medio de la instauración de ambientes de debate, para así recopilar ideas y llegar a acuerdos entre los habitantes y promover una participación a nivel social equilibrada. Todas las informaciones recopiladas sobre este proyecto fueron extraídas de la experiencia de *Natália Fernandes Fávero*, así como lo expresa en su tesis *A Condição das Mulheres no Espaço Público: Territórios de conforto e desconforto na urbanidade contemporânea.*

La plaza se describe como un espacio inseguro y de carencia de utilización, para contrarrestar esto la idea se basaba en crear un nuevo y mejor centro de convivencia que presentase zonas de juego variadas, pero sin ser ninguna más importante que la otra, al mismo tiempo se quisieron crear áreas retiradas de estas zonas que fuesen tranquilas y acompañadas de sombra. Los procesos que llaman abiertamente a la participación para este proyecto se enfocan en los niños y en establecer relaciones entre los vecinos, para esto el proceso de dividió en cuatro fases; en primera instancia se realizó un análisis colectivo de la plaza entre profesionales y residentes del área, a seguir, se realizaron sesiones de co-creación donde participaron grupos de jóvenes, los cuales se encargaron de crear y presentar propuestas de aquello que se plantea para la futura plaza, estas propuestas fueron consiguientemente tomadas en consideración para concebir una propuesta que tomase en consideración las ideas presentadas por los jóvenes y finalmente se concretó una propuesta final que respondiese a los parámetros de análisis. Pasado un año se volvió al lugar para analizar los resultados del proyecto y para decretar si se habían cumplido las metas establecidas. Se concluyó que se había creado un espacio bien iluminado, abierto, visible y constantemente vigilado de manera informal, cumpliendo con las metas de seguridad; en términos de accesibilidad, se crearon caminos amplios y sin obstrucciones; se confirmó que en la plaza era capaz de coexistir varias actividades de manera simultánea; por último, se consiguió crear un espacio sustentable, permeable y siempre con algún espacio cubierto para las personas descansar a la sombra[13].

13 Toda la información referente a este proyecto fue extraída de la tesis de maestrado: *A Condição das Mulheres no Espaço Público: Territórios de conforto e desconforto na urbanidade contemporânea* por *Natália Fer*

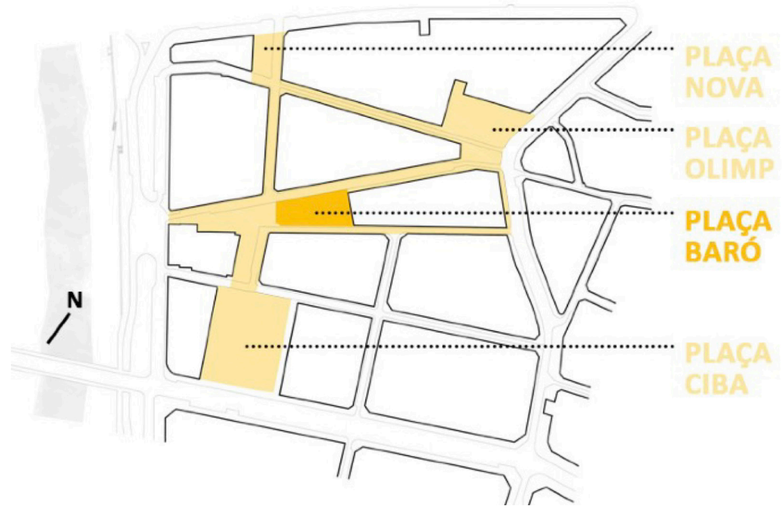


Figura 17 — Diagrama de intervención en el conjunto de plazas de Santa Coloma de Gramenet.



Figura 18 — Fotografías de la Plaza Baró antes de la intervención.





Figura 19 — Marchas exploratórias realizadas entre Octubre y Noviembre del 2019, Barcelona.

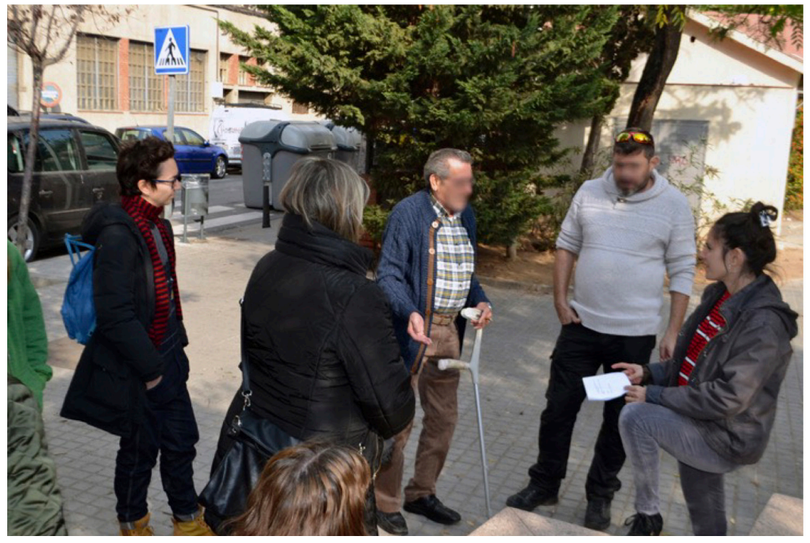


Figura 20 — Análisis participativa de la plaza con miembros de la vecindad.





Figura 21 — Collages de propuesta y reflexión producidas por los alumnos de la escuela primaria.

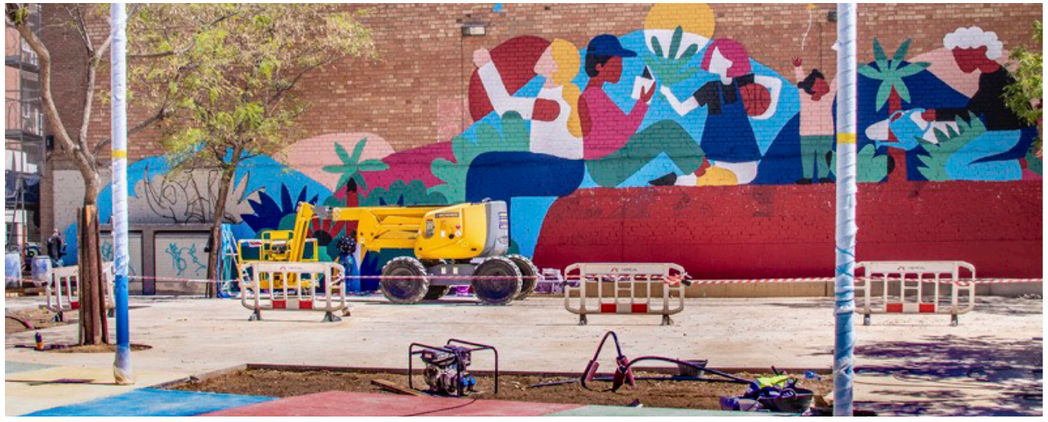




Figura 22 — Fotografías del proceso de construcción de la Plaza Baró.





Figura 23 — Plaza Baró, 2019.

En Náquera, Valencia, se desarrolló una reactivación de un edificio público donde los ciudadanos y profesionales llegaron a un consenso de nuevos usos para el inmueble en el cual se encuentra la Biblioteca Municipal de Valencia para ser convertido en un símbolo de identidad de la comunidad, en respuesta a una considerable preocupación por la cantidad de edificios vacíos en el territorio debido a la explosión de la burbuja inmobiliaria, haciendo con que se proyectasen y construyesen inmuebles sin tener en consideración el uso que se les iría a dar. Es por esta razón que esta intervención tiene la iniciativa de abordar esta problemática como una oportunidad de aprovechar estos nuevos equipamientos sin uso para el beneficio de la comunidad, sin tener que realizar grandes gastos y poniendo como protagonista al ciudadano. La metodología de la concepción de este proyecto se formuló bajo los parámetros de un proceso colaborativo y flexible — de forma a poder aplicar esta metodología en otros equipamientos existentes que serán destinados a otro tipo de actividades — de creación de programas que generasen un sentido de identidad, para así comprender las necesidades en falta de carácter públicas y ciudadanas, identificando grupos críticos ciudadanos y empresariales con interés en otorgar apoyo y asegurando un modelo que permita la fluxión de propuestas a través del tiempo. De forma a adaptar este procedimiento a las particularidades que presenta el caso de estudio, resulta necesario realizar un profundo análisis de la realidad de los residentes de la zona, este estudio llevo a la priorización de otorgar identidad ciudadana al proyecto por medio de actividades colaborativas — “imaginacción”, “graffitiacción”, etc. —, demostrando la capacidad de interés y compromiso de la comunidad por aprovechar un recurso público. Estas actividades de carácter participativo permitieron construir de manera colectiva la imagen que la comunidad quería para el edificio, las cuales representaban actividades con capacidad de apropiación por los agentes locales, y en base a estas se ejecutó el proyecto. Demostrando que esta metodología impulso la energía ciudadana, facilitando y creando una estructura simple y flexible para el aprovechamiento del patrimonio público que se adecue a las distintas realidades locales, siempre y cuando esta apropie los procesos participativos necesarios para asegurar la identidad del espacio[14].

14 Toda la información referente a este proyecto fue extraída del artículo: *#NaquerantEspais: Reflexiones y resultados* (2013) — https://paisajetransversal.org/2013/01/naquerantespais-reflexiones-y-resultados/

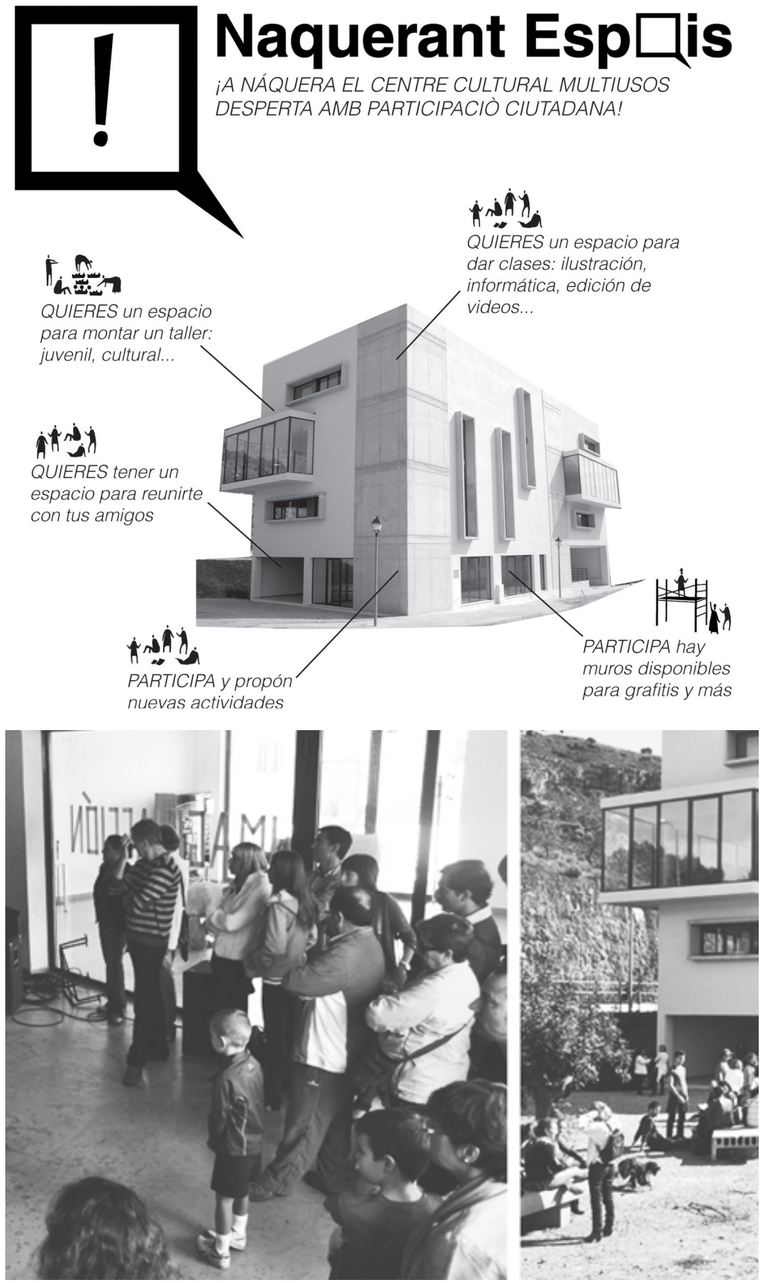


Figura 24 — Invitación a la participación ciudadana en el proyecto de Naquerant Espais.



Figura 25 — Primera dinámica participativa del proyecto Naquerant Espais “Imaginacción”.



Figura 26 — Fotografía de la experiencia desarrollada durante la actividad “Imaginacción”.



Figura 27 — Segunda dinámica participativa del proyecto Naquerant Espais “Graffitiacción”.

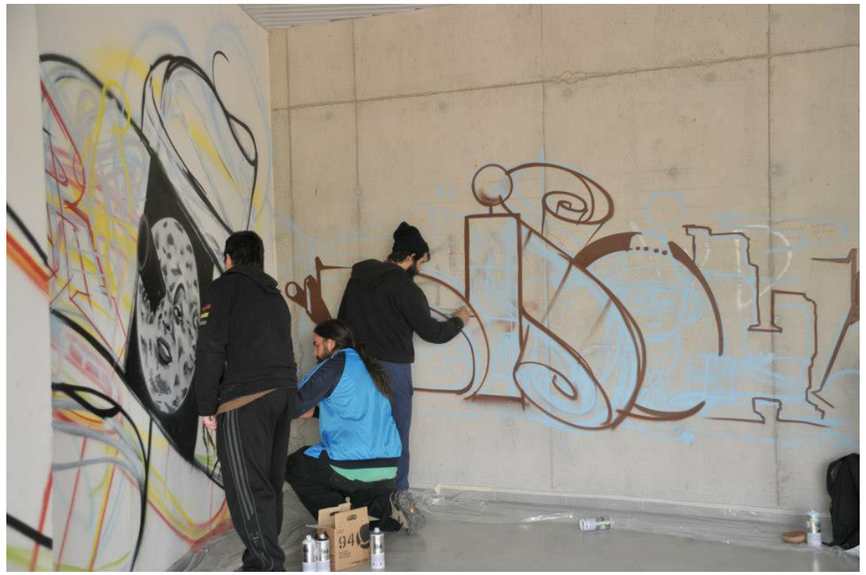




Figura 28 — Fotografías de la experiencia desarrollada durante la actividad “Graffitiacción”.

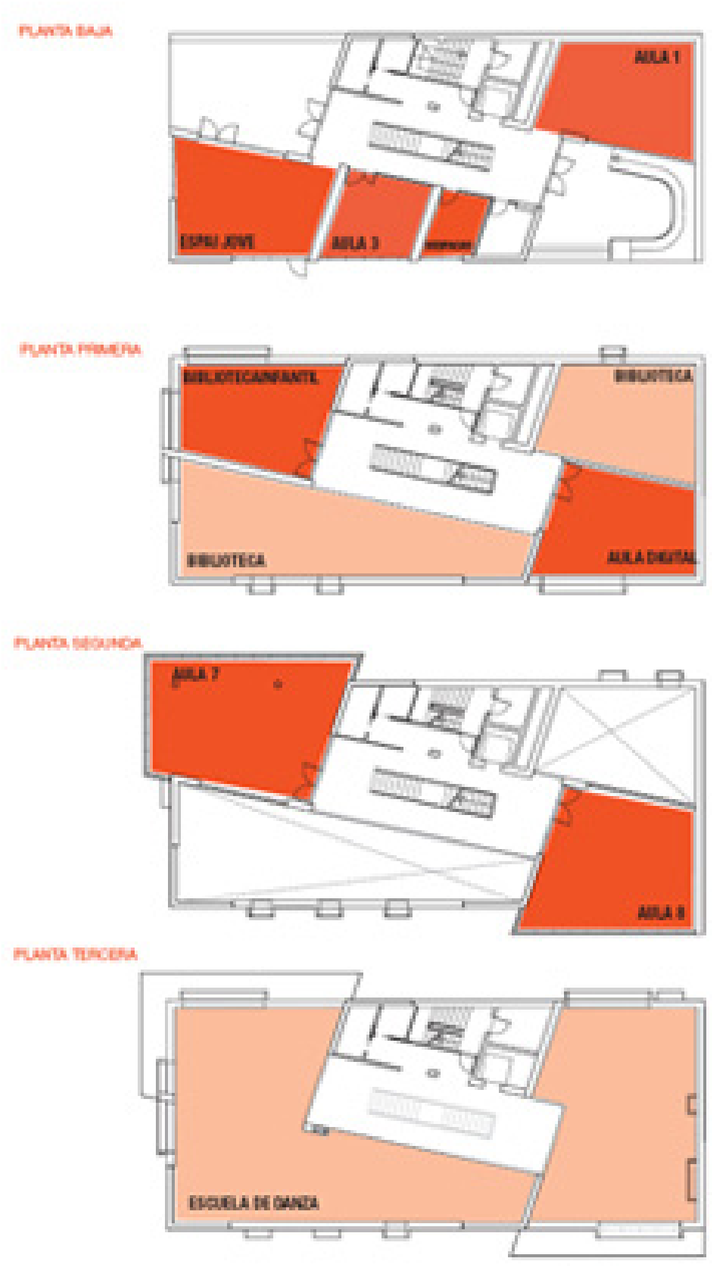


Figura 29 — Borrador para la Coordinación del Centro.



Figura 30 — Reuniones realizadas para la consolidación del modelo presentado ante la junta.

En el caso de Madrid se presentaron también varias ideas provenientes de los ciudadanos para la mejora de sus distritos, entre estas se encuentra la propuesta de la reutilización de edificios abandonados y la incentivación del uso de espacios públicos. Uno de los casos que se destacan es el del Barrio Madrileño Virgen de Begoña — barrio que existe desde los años 50, donde la ordenación residencial es convencional y estrecha, en una zona aislada y de pobre acceso —, con la ayuda del grupo de Paisaje Transversal y en el cual fue posible concebir las acciones ideadas de la comunidad gracias al financiamiento de estos, con el objetivo de recuperar el equilibrio social y territorial en los barrios más desfavorecidos de la ciudad, estimulando la incorporación de los residentes en la toma de decisiones en cada paso que se da para la concepción del proyecto. Todas las informaciones sobre el proyecto fueran extraídas del documento de Plan de Barrio, el cual presenta un análisis mayormente a profundado sobre el ámbito territorial a nivel de sus características urbanísticas y sociales. Para tomar una decisión referente a las decisiones que irían a ser tomadas para la mejora del conjunto residencial se realizaron varias sesiones para contemplar cuales eran los factores prioritarios que deberían ser tomados en cuenta para ser concretizados y mejorar el bienestar y calidad de vida de los barrios, una vez hecho este análisis fueron presentadas varias propuestas preparadas por las entidades vecinales estas fueron presentadas a los profesionales para estos incluir aquellas acciones que considerasen aptas para el plan urbano, finalmente, en base a estas ideas, se le presento a la comunidad un borrador del plan donde los residentes presentaron sus nuevas ideas y posibles criticas ante el plano, para así, en base a estas, concretizar el proyecto bajo el consentimiento de los habitantes y ponerlo en marcha[15].

15 Toda la información referente a este proyecto fue extraída del *Plan Integral de Estrategias de Regeneración del barrio Virgen de Begoña* (2015) —https://issuu.com/paisajetransversal/docs/pier_vdb



Figura 31 — Vista aerea del Barrio Virgen de Begoña, Madrid.

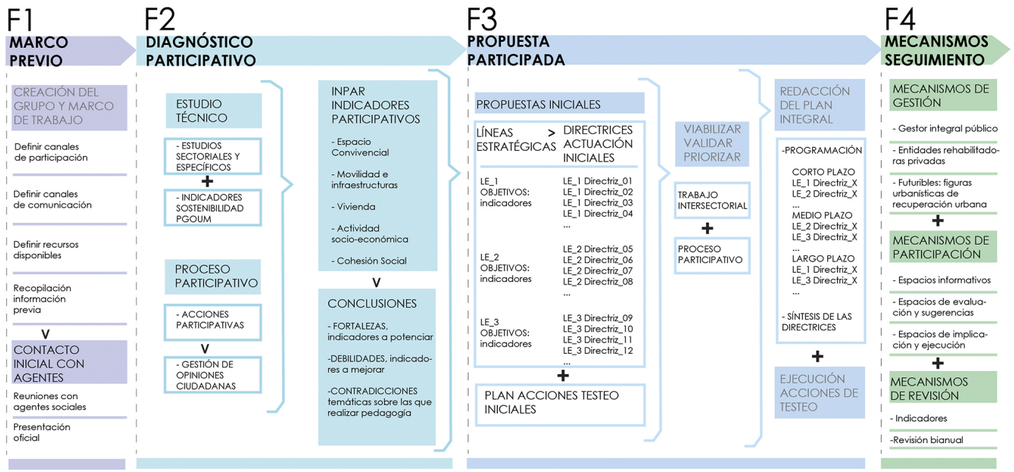


Figura 32 — Esquema de fases del Plan Integral de Estrategias de Regeneración del barrio Virgen de Begoña.



Figura 33 — Programación de las actividades del Plan Integral de Estrategias de Regeneración del barrio Virgen de Begoña.



Figura 34 — Fotografias de algunas de las actividades del proceso participativo.

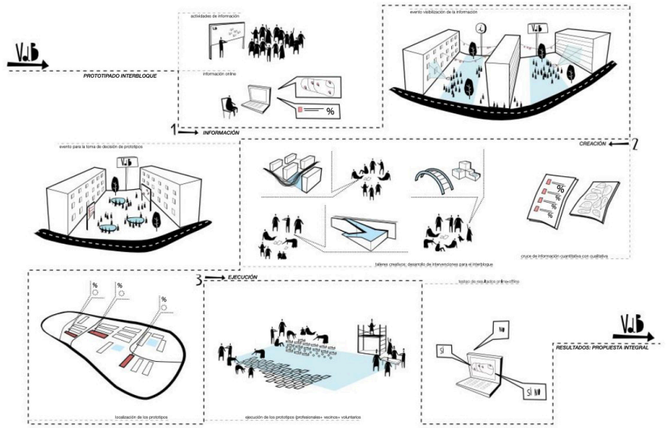


Figura 35 — Esquema explicativo del proceso de desarrollo de acciones de testeo.









Figura 36 — Algunas actividades de intervención ludica y espacios para actividades deportivas temporales.



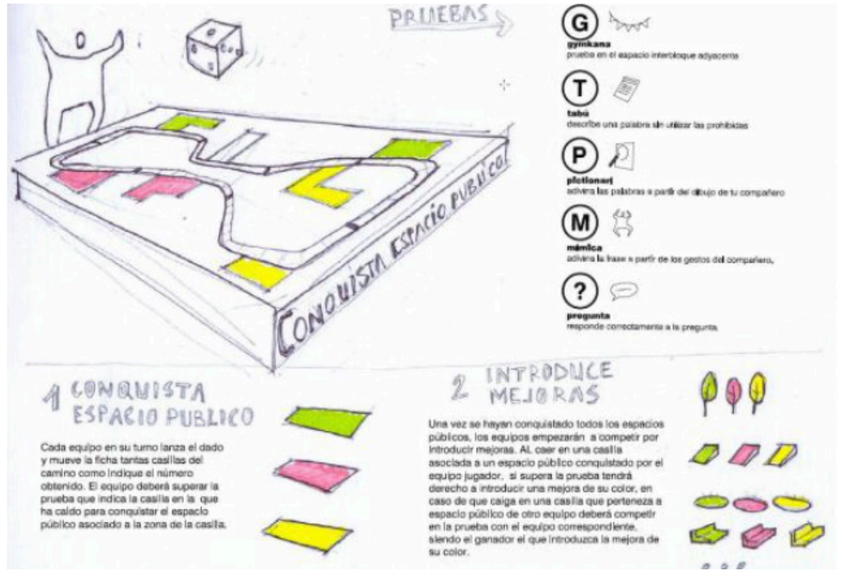


Figura 37 — Reuniones de reflexión sobre las acciones de testeo de los espacios.

En un contexto diferente, se presenta el *Plan de Intervención de Acciones de Mejora* para uno de los varios barrios que conforman la comunidad de Olot en Girona donde, en primera instancia se elaboró un diagnóstico participativo del barrio, para así conseguir definir de manera colaborativa las propuestas que formaran parte del PIAM, o sea, que acciones de carácter prioritario que llevaran al enriquecimiento del barrio. La recopilación de estudios a niveles sectoriales — análisis de los aspectos funcionales, ambientales sociales y económicos — fueron el primer paso técnico para la intervención, de esta forma la prioridad seria intervenir a partir de un conocimiento de lo ya hecho, permitiendo un enfoque amplio y tratamiento integral. Una vez recopilada toda la información obtenida durante el proceso participativo de colaboración ciudadana, esta fue gestionada de forma a definir la perspectiva ecológica y transdisciplinar, para luego ser representada de una forma sencilla y resumida, por medio de mapas, diagramas y porcentajes, para facilitar su comprensión. A pesar de que San Miquel es el barrio con los más valiosos recursos de Olot, este es visto bajo una luz negativa por parte del resto de la ciudad, esto sucede ya que su espacio público haya perdido calidad durante las últimas décadas gracias a la presencia de infraestructuras comerciales e industriales, generando una mayor entrada de población de rentas baja e inmigrantes y, consecuentemente, haciéndolo poco atractivo. El proceso participativo — donde participo un 5% de los habitantes de Sant Miquel y un 90% del tejido asociativo — empleado se encargó de trabajar bajo cuatro líneas; (1) realización de reuniones y encuestas participativas a nivel social y económico; (2) ejecución de actividades participativas lúdicas para todo el barrio; (3) la creación de un blog público; (4) establecimiento de puntos de información físicos dentro del barrio. Es aquí donde entra el plan de recualificación del barrio, el cual se define bajo las fortalezas y debilidades ya identificadas gracias a los censos y actividades en las cuales participaron los ciudadanos, el cual pretende recuperar el valor de los activos actualmente desaprovechados, aprovechar su ubicación en la ciudad como punto de conexión hacia diferentes zonas, consecuentemente, propulsando la salida del turismo rural desde este y aprovechar la gran identidad cultural del barrio y de sus fiestas populares, convirtiéndolo en un espacio más amable, habitable, atractivo y consecuentemente de carácter activo[16].

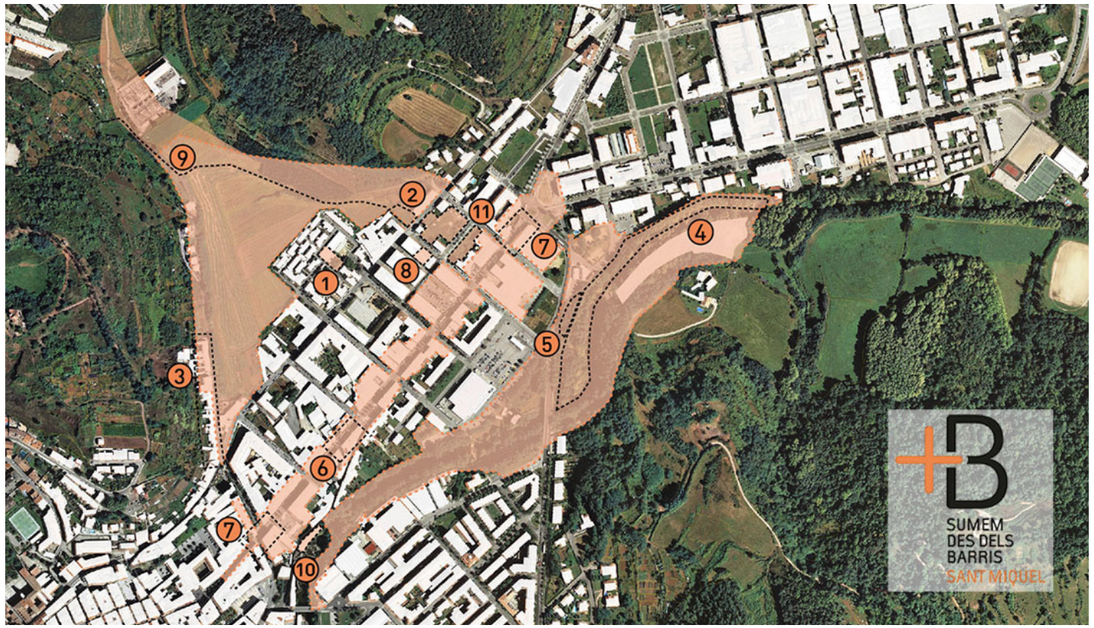


Figura 38 — Vista aerea de Olot, Girona.

16 Toda la información referente a este proyecto fue extraída del *+B, Sumem des dels Barris* (2014) —https://paisajetransversal.org/2014/09/olotmesb-conclusiones-primera-fase-olot-regeneracion-urbana-participacion-ciudadana-espacio-publico-indicadores-inpar-sostenibilidad-innovacion-urbana/



Figura 39 — Fotografias de algunas de las actividades del proceso participativo.



Figura 40 — Estudios técnicos realizados por profesionales de distintas áreas.

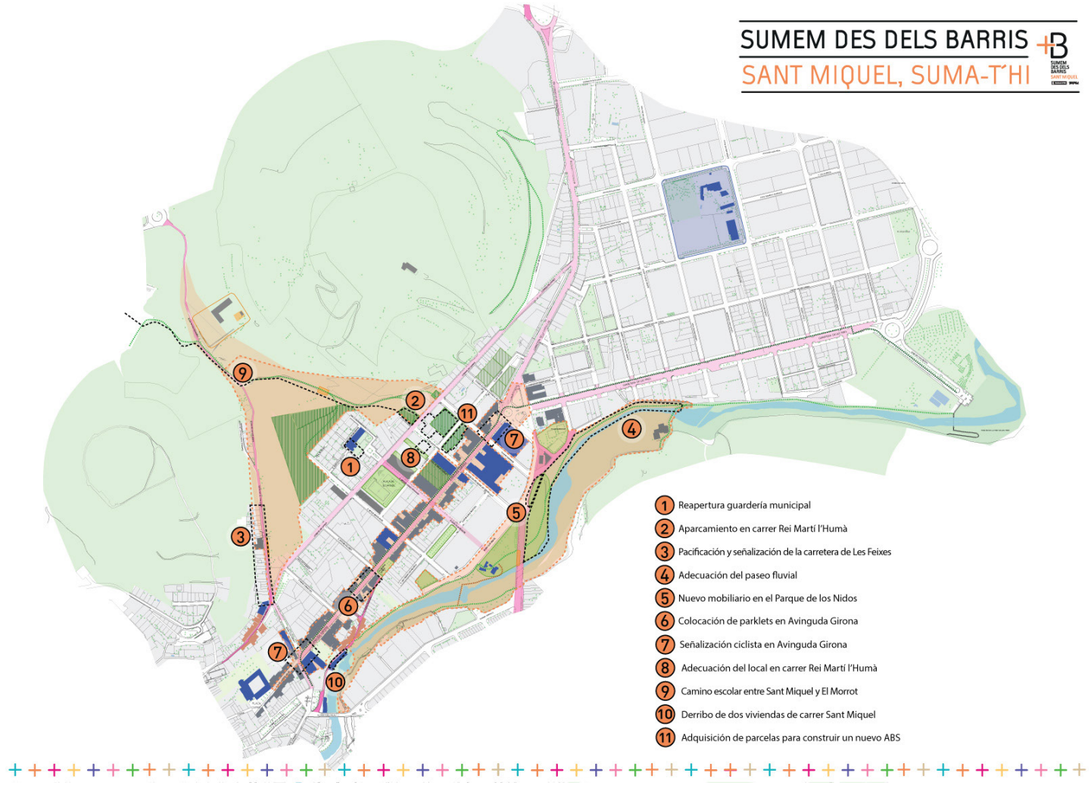


Figura 41 — Plano de propuestas para el Plan +B, Sumem des dels Barris.







Figura 42 — Realización de talleres colaborativos para la definición de propuestas.

El Caso de Oliveira de Azeméis



Figura 43 — Vista aerea general del Município de Oliveira de Azeméis.

El concepto de *Desvanecer Fronteras, Cicatrizar Territorios*, como tal lo dice el título, tuvo como objetivo intentar unificar el Municipio de Oliveira de Azeméis, diluyendo las fronteras creadas por el hombre que impiden la comunicación entre las distintas comunidades dentro y fuera de Oliveira. Una de estas fronteras siendo la imponente existencia del IC2, la cual crea una ligación directa con la capital del distrito de Aveiro, el cual separa la zona habitacional de la zona industrial de la ciudad. Por el otro lado, se encuentran las fronteras de carácter natural, como lo son el parque La Salette, la zona del valle y los Rios Ul, Caima y Antuã, los cuales se encuentran desvalorizados, pretendemos así hacer uso de forma a aproximar a la comunidad a estos, aprovechando sus cualidades de forma a unificar todos estos espacios. La intención final de este trabajo consistió en crear un territorio completamente integrado y que se encontrara relacionado con su contexto físico y territorial.

La intención que se encuentra detrás de este proyecto se basa en la necesidad de terminar con los vacíos territoriales dentro del municipio, los cuales impiden el funcionamiento adecuado del espacio. Para cumplir con este objetivo se pretende repensar la forma como el IC2 que hoy en día divide a la ciudad se puede reintegrar en el territorio, la conexión con el centro histórico y su periferia, el diseño de su estructura viaria, la manera como el peatón utiliza las vías y una mayor y mejor consolidación de la malla urbana.

5.1. Análisis Prospectico

Para poder comprender las características del caso de estudio resulta necesario dar un pequeño contexto histórico, territorial y social de la comunidad de Oliveira de Azeméis, continuando con la información ya expuesta en el capítulo *A Propósito de un Modelo de Ciudad Industrial Contemporánea en el Distrito de Aveiro* sobre Oliveira, profundizando aún más en las características culturales de la población. De esta forma será más fácil comprender el porqué de las acciones tomadas a lo largo del trabajo desenvuelto.

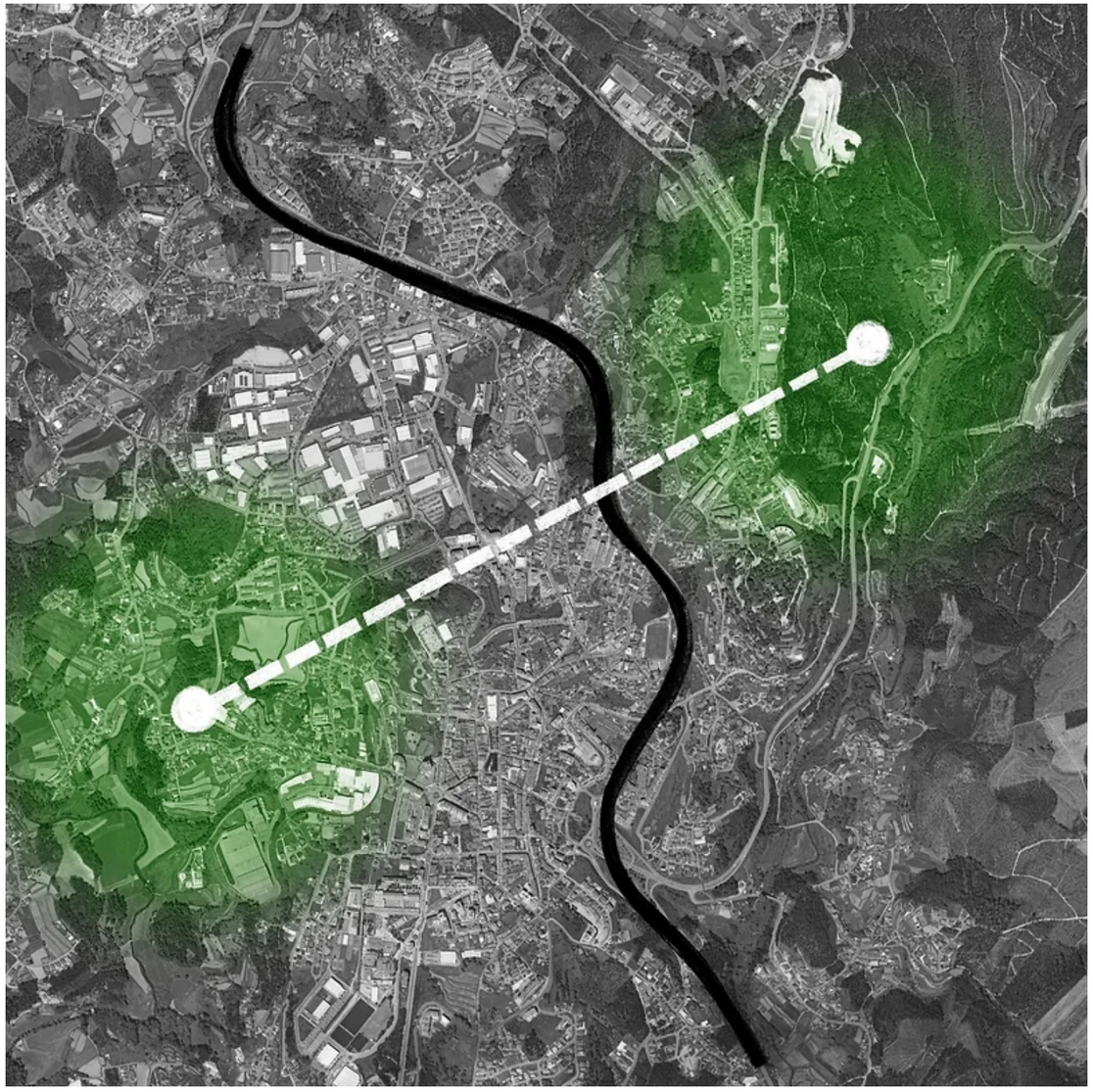


Figura 44 — Esquema representativo del slogan *Desvanecer Fronteras, Cicatrizar Territorios*.

Contexto Histórico y Patrimonial

Situado en el distrito de Aveiro, el municipio de Oliveira de Azeméis existe como una zona de transición entre las regiones Norte y Sur de Portugal, y se encuentra delimitado por ríos Antuã y Ul. Este ayuntamiento, con una fuerte componente empresarial e industrial, se localiza a 220 metros de altitud, posee un área total de 163,41 km2 y se encuentra ocupado en la actualidad por alrededor de 70.000 habitantes.

Desde sus inicios, esta ciudad siempre ha funcionado como parte del eje unificador entre el norte y sur del país, así como lo era la antigua calzada Romana que se encargaba conectar Lisboa y Braga, la cual lleva el nombre de EN1 y la cual coexiste junto con el IC2, la vía más moderna que se encarga de establecer esta comunicación desde 1992. Elevada a categoría de ciudad desde el 16 de Mayo de 1984, la antigua villa fue creciendo a lo largo del EN1, debido a ser su principal eje de referencia, lo cual la incito a ampliarse en sentido oeste, actuando como factor determinante en la construcción del IC2.

En consecuencia, de este repentino y caótico crecimiento del territorio entre 1979 y 2003, la malla urbana se vio mayormente afectada, comprometiendo el sistema de circulación de la ciudad y, consecuentemente, creando varios puntos recluidos e
impermeables a variadas tentativas de articulación, sin mencionar exposición del terreno a la ampliación de la zona industrial situada al norte de la ciudad, resultando en la elaboración de nuevos conjuntos habitacionales, lo cual solo consiguió empeorar el desorden territorial.

Por otro lado, los elementos que más se destacan en el territorio son su patrimonio cultural y natural, entre ellos se destacan la Iglesia Matriz de Oliveira de Azeméis, el Mercado, la Casa dos Corte Real, el Parque La Salette, entre otros. En cuanto a su patrimonio arqueológico y arquitectónico se refiere, predominan la existencia del Castro de Ul, sus molinos de cereales y arroz, al igual que las casas de los brasileros construidas por los emigrantes portugueses retornados de Brasil.



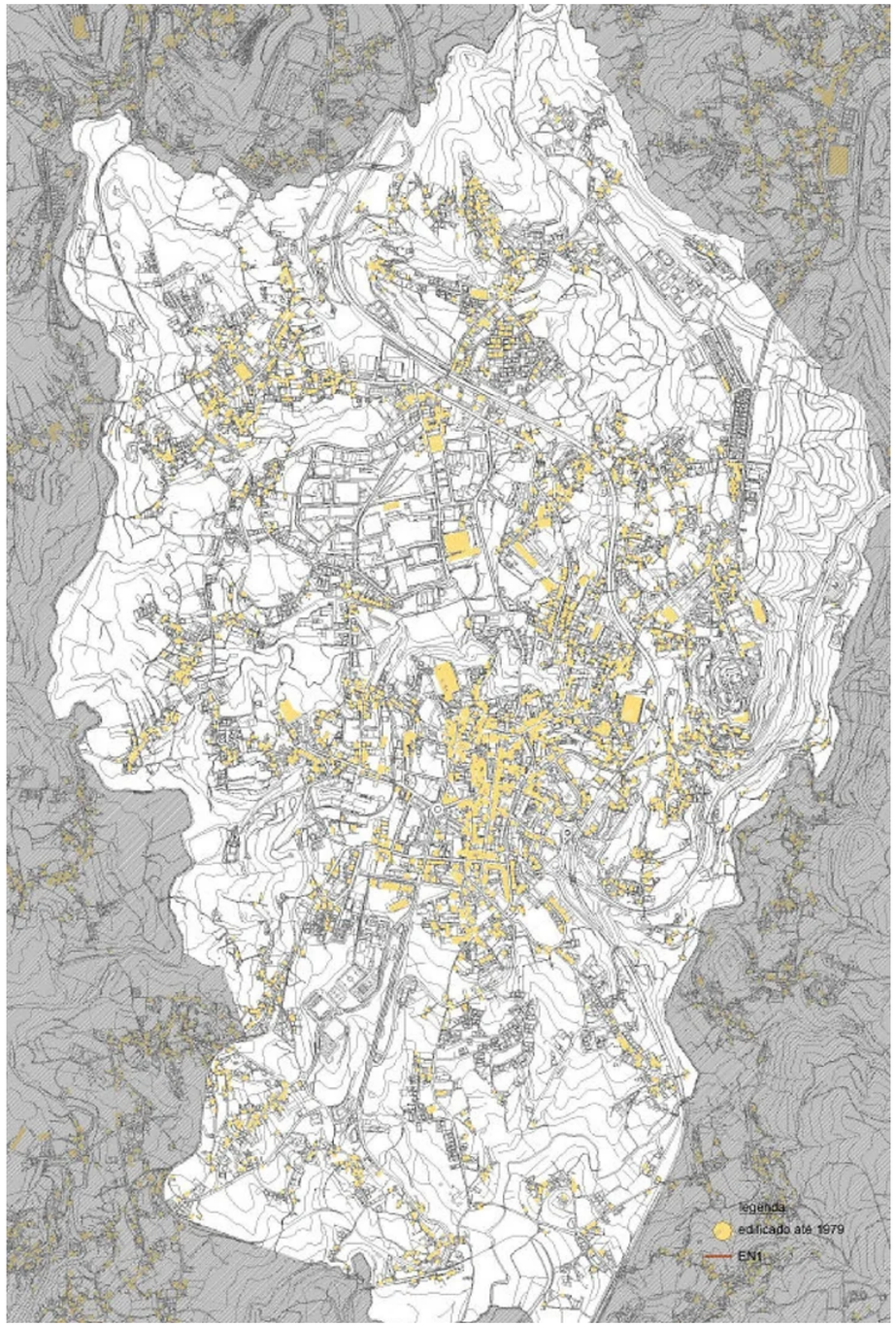
Figura 45 — Fachada principal de la fábrica de vidrio de Bustelo con sus trabajadores, S. Roque (años 20).



Figura 46 — Molinos de Ul (1984).



Figura 47 — Zona industrial del Município de Oliveira de Azeméis (años 90).



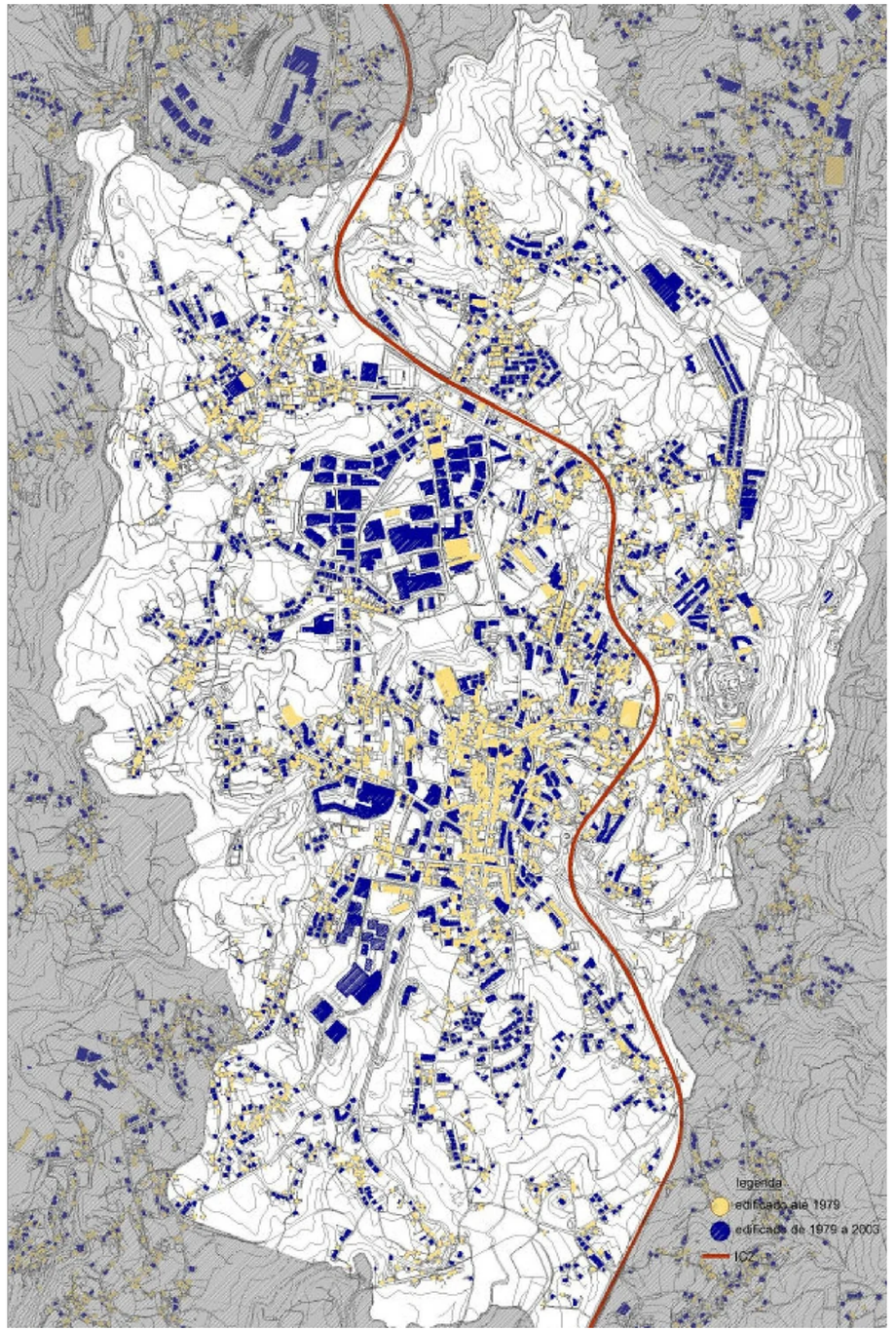


Figura 48 — Comparación de mapas generales del município entre 1979 y 2003.

Análisis Socioeconómico

Se estimaba que para el año 2020 el Municipio de Oliveira de Azeméis, con 12 parroquias, poseería una estimativa de 74.961 habitantes, sobrepasando las expectativas de la municipalidad, el cual tuvo una disminución significativa de la población en 2011, en comparación con el censo efectuado en 2001, de 70.721 a 69.127 habitantes, sin embargo, en el 2021 el censo dicto una disminución de la población a 66.175, menos de tres mil habitantes en comparación con 2011. Según el Plan de Desenvolvimiento Social, el grupo social con mayor crecimiento entre 2011 a 2017 perteneció al grupo de habitantes entre 65 y más años, consecuente al envejecimiento de la población que residente.

Oliveira de Azeméis, junto con Cucujães comparten el 34% de la población del municipio, siendo las parroquias con mayor población de todo el municipio. Al igual que en varias zonas del país, Oliveira de Azeméis se encuentra entre el grupo de ciudades con una población joven en constante descenso, siendo Fajões y Travanca las parroquias con el mayor número de joven y Ul la parroquia con el mayor número senil.

Relativo al nivel de escolaridad de la población, gran porcentaje de esta presenta apenas instrucción primaria, o sea, muy pocas personas poseen un nivel académico secundario y mucho menos universitario. Al contrario de la situación mayoritaria a nivel nacional, el caso de Oliveira de Azeméis presenta el mayor índice de analfabetismo en las mujeres, aunque, al mismo tiempo, son estas las que presentan un mayor nivel de escolaridad.

A nivel económico, la industria transformadora es el sector que impulsa de manera sustancial a Oliveira de Azeméis, lo cual ha permitido que otros territorios del interior tengan una mayor actividad económica semejante — esto gracias a su confederación con ayuntamientos como S. João da Madeira e Santa María da Feira —, tales como las industrias del calzado, metalúrgica, inyección de plástico y corcho, siendo estas empresas las cuales emplean a la mayoría de los residentes del municipio. Solo el 21% de la población trabaja fuera de este en el 2011 — la mayoría de estas se desvían a S. João da Madeira —, sin embargo, el porcentaje de personas que salían era complementado con la entrada de residentes de otras áreas en un porcentaje similar.

Por el otro lado, los altos niveles de analfabetismo y baja escolaridad podrán contribuir al reducido valor de actividad terciaria — 33% en relación con estudios realizados en el 2001 —, siendo los sectores con mayor número de empresas construcción, comercio y servicios, los cuales, aun así, estos emplean a menos trabajadores que el sector industrial1, haciendo con que las oportunidades de empleo para personas con un nivel de escolaridad avanzado sean reducidas.

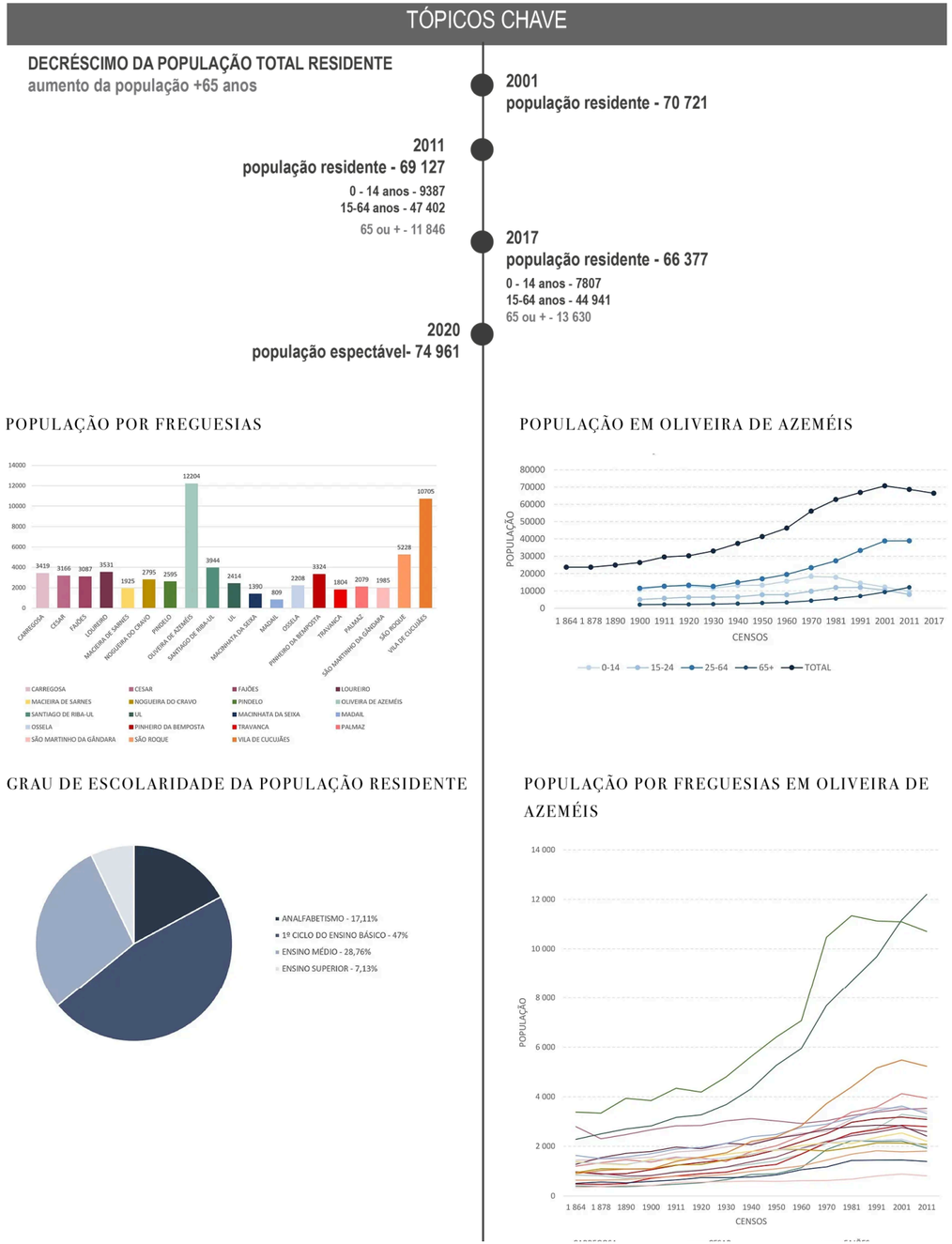


Figura 49 — Gráficos en base a los datos socioeconómicos.

Red Ambiental

En la actualidad, el Parque la Salette es el único espacio verde urbano que sirve a la comunidad, sin embargo, el territorio de Oliveira de Azeméis presenta innumerables estructuras verdes con potencial a ser valorizadas, entre ellas se encuentran tanto líneas naturales, como ríos y riberas, las cuales son recursos hídricos para la comunidad — ríos Antuã, Ul e Cercal —que permiten la presencia de molinos de agua, así como una topografía dispar con un gran potencial para crear nuevos momentos de carácter natural para la población. A pesar de los ríos que atraviesan el territorio ser débiles e intermitentes, no significa que estos no posean capacidades limitadoras para el territorio o características ecológicas desechables, más bien, la existencia de estos crea pequeños corredores verdes en torno a sí, volviéndolos posibles propulsores de futuros espacios públicos que enriquezcan a la comunidad, pudiendo ser juntados a los carriles y áreas forestales pre-existentes.

Según informa el Plano Urbano de Organização de Oliveira de Azeméis, tomando en cuenta la densidad de la malla urbana, la arborización de los caminos urbanos ya existentes en el territorio, son la alternativa más realista de conseguir recalificar la zona de forma a transformarlo en un municipio más verde. A pesar de este municipio poseer todas estas ventajas a la espera de ser revalorizadas, estos espacios se encuentran fragmentados y des-caracterizados.



Figura 50 — Mapa de la red ambiental.

Red de Movilidad

En lo que se refiere a las ferrovías, existen tan solo dos líneas que permiten la articulación de Oliveira de Azeméis con otras comunidades adyacentes, la *Linha do Norte* y la *Linha do Vouga*, esta última se encarga de establecer la unión entre Espinho y Aveiro, sin embargo, según lo indica el PUOAZ, la utilización de esta es débil. La *Linha de Vouga* se encarga, principalmente, de servir a núcleos interiores — Santa Maria da Feira, São João da Madeira, Oliveira de Azeméis, Albergaria-a-Velha, Sernada do Vouga y Águeda —, desprendiendose de la *Linha do Norte*.

Otro de los métodos de transporte público presentes en la comunidad es la red intermodal de Aveiro, la cual se encarga de conectar Oliveira de Azeméis a otros centros — Ovar, Aveiro, João da Madeira, Sernada do Vouga, Estarreja y Coimbra —, sin embargo, este servicio de autobuses no conecta Oliveira de Azeméis directamente a Santa Maria da Feira o a Espinho y, en base a un análisis de las redes de autobuses interdistritales, no existe ninguna conexión directa entre el Municipio de Oliveira y Porto, siendo el tren el único método de transporte conector de ambos puntos. En lo que se refiere al contexto de transportes de cortas distancias dentro del municipio, existen dos líneas de autobús que establecen relación con el centro de la ciudad y puntos estratégicos más relevantes en su periferia, y tres líneas complementares, que conectan Oliveira con comunidades próximas de menor reincidencia, que solo ofrecen sus servicios una vez a la semana. Probablemente, debido a la falta de un sistema integral de transporte y a la frecuencia limitada de pasaje de estos, los habitantes de ciudades aisladas, como lo es Oliveira de Azeméis, prefieren emplear el uso de transporte individualizado.

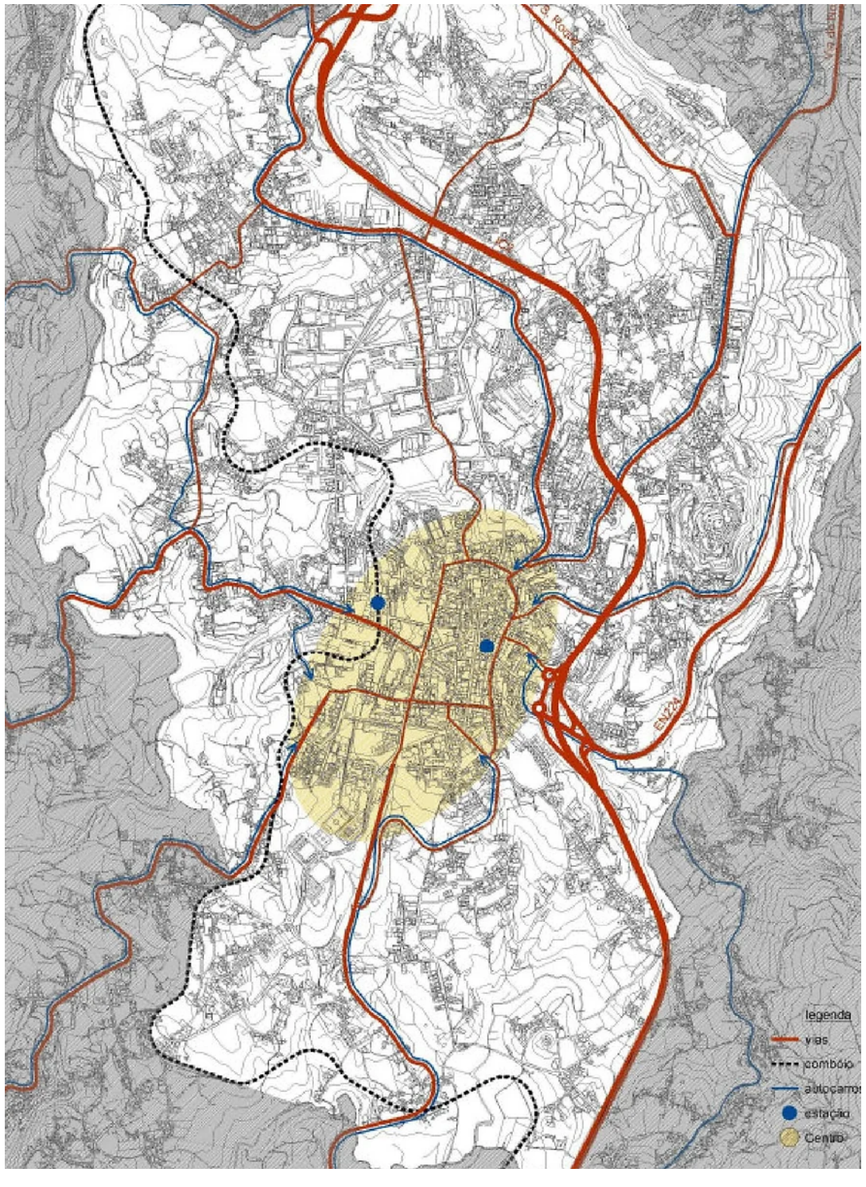


Figura 51 — Red Viaria de Transportes.

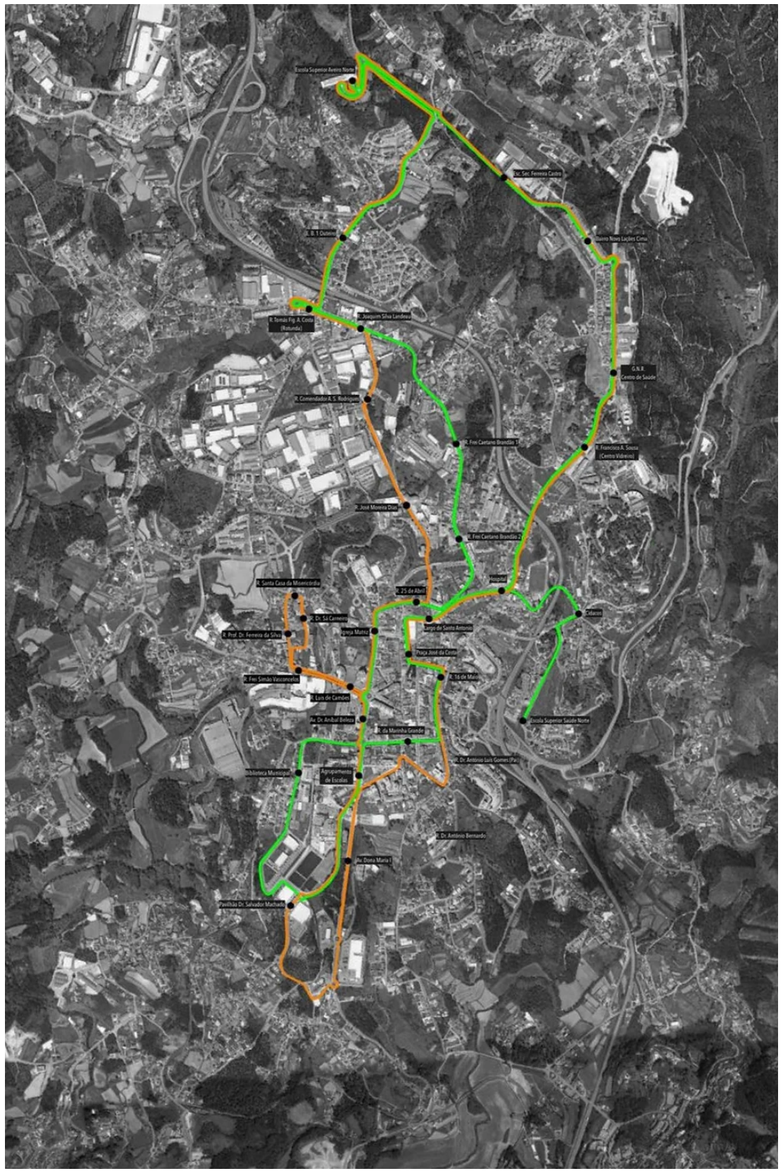


Figura 52 — Línea general de autobuses del município.

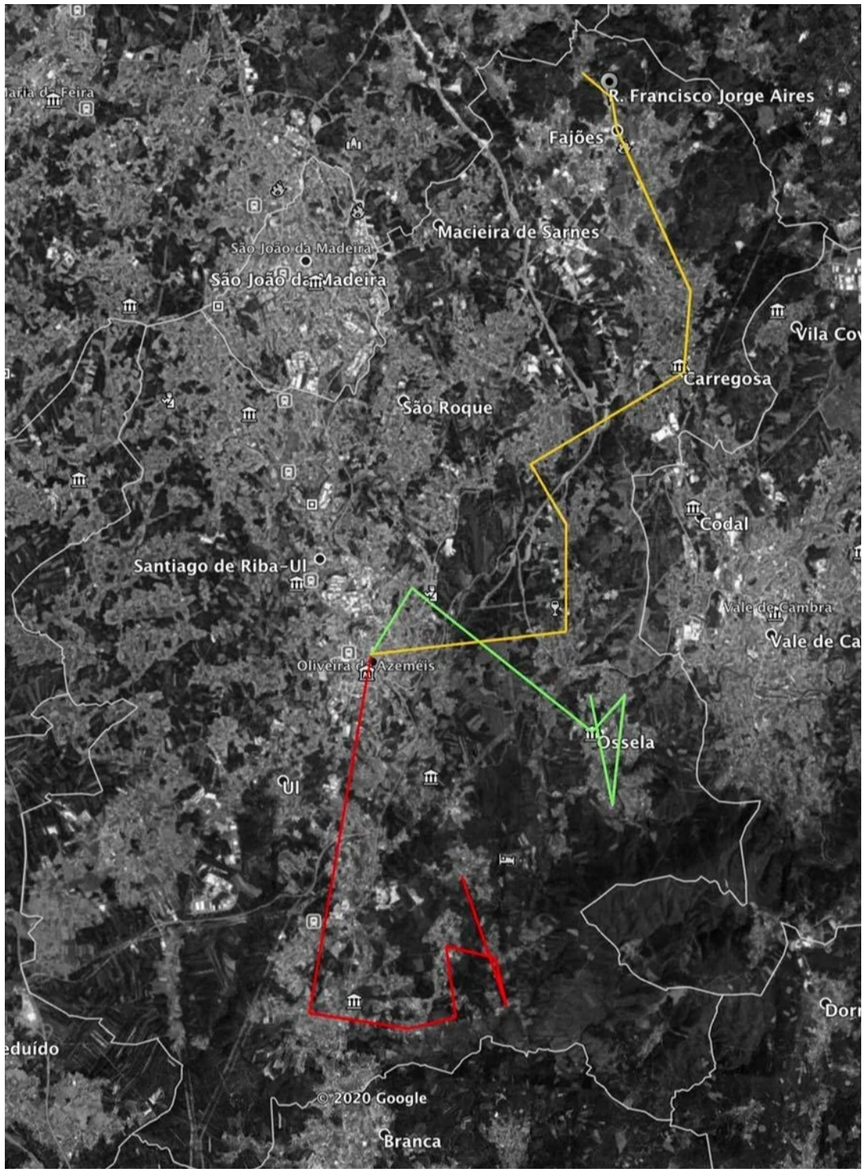


Figura 53 — Línea urbana de autobuses.

Organización Territorial

En el Municipio existe una falta de Equipamientos de Acción Social que se encuentren al servicio de la población más veterana, cuyo porcentaje es mayor a la de la población joven. Si se es analizado desde una visión más general, parece necesaria la creación de centros de convivencia para toda la comunidad, así como salas de exposiciones y centros culturales. Esta necesidad de nuevas zonas recreativas también se refiere a la inclusión de nuevas áreas verdes, debido a la limitada oferta de espacios verdes públicos que pueden ser disfrutados por los habitantes, siendo el único local que presenta estas características el Parque La Salette.

En relación con los Equipamientos de Salud, se presenta una gran carencia de estos fuera de la zona sur de la ciudad, existiendo una gran separación entre estos y los nuevos conglomerados urbanos que fueron surgiendo a lo largo de los años. Por el otro lado, existen Equipamientos Deportivos variados en el municipio, como campos de juegos, pabellones y salas de deporte.

Existe una carencia de infraestructuras destinadas al enseño secundario presente en los Equipamientos de Educación, los restantes niveles educativos parecen ser suficientes para la población existente.

Finalmente, en los Equipamientos Culturales hay una exponencial falta de actividad cultural que se debe a la falta de puntos que promuevan el enriquecimiento cultural de la población — tan solo existe una biblioteca, un cine-teatro, dos cine-estudios y un archivo —, no siendo los pocos centros de convivencia ya existentes suficientes ni para la población más joven, ni para la más madura, la cual termina por socializar en cafes y jardines.



Figura 54 — Área territorial edificada.

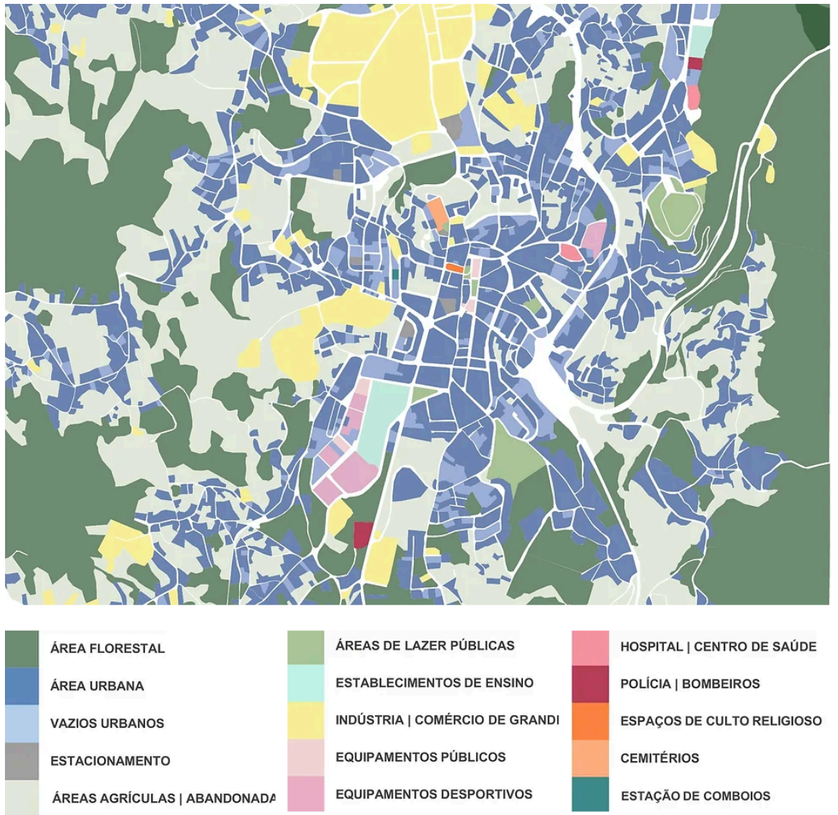


Figura 55 — Mapa de pre-existencias en el territorio.

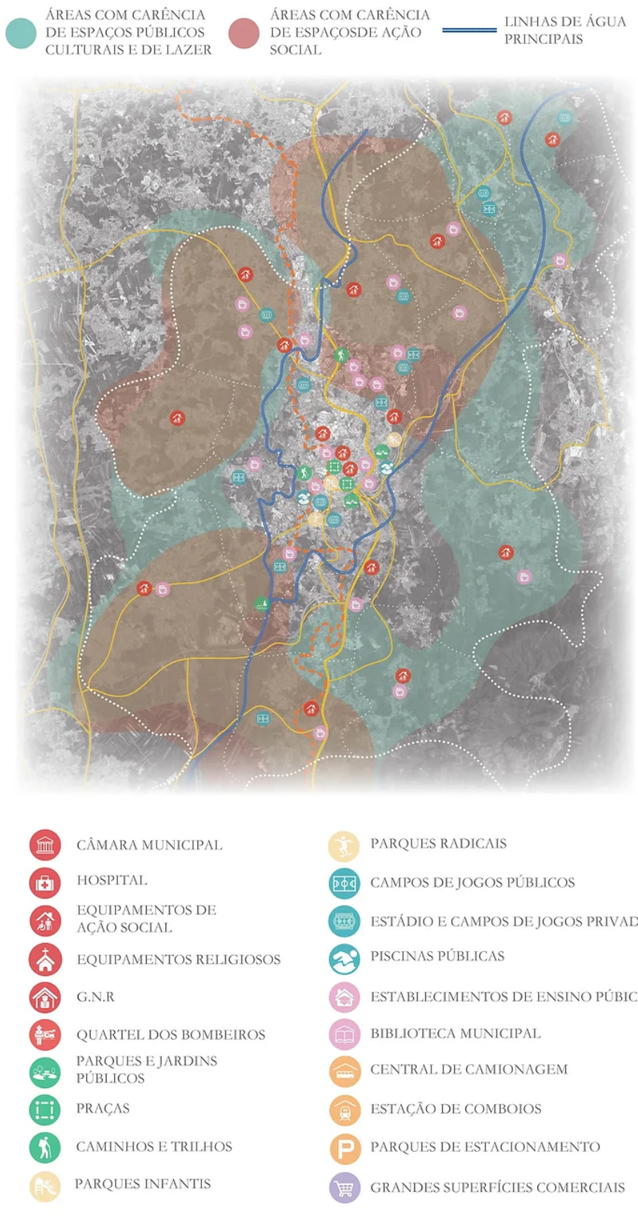


Figura 56 — Análisis Prospectiva del Municipio de Oliveira de Azeméis.

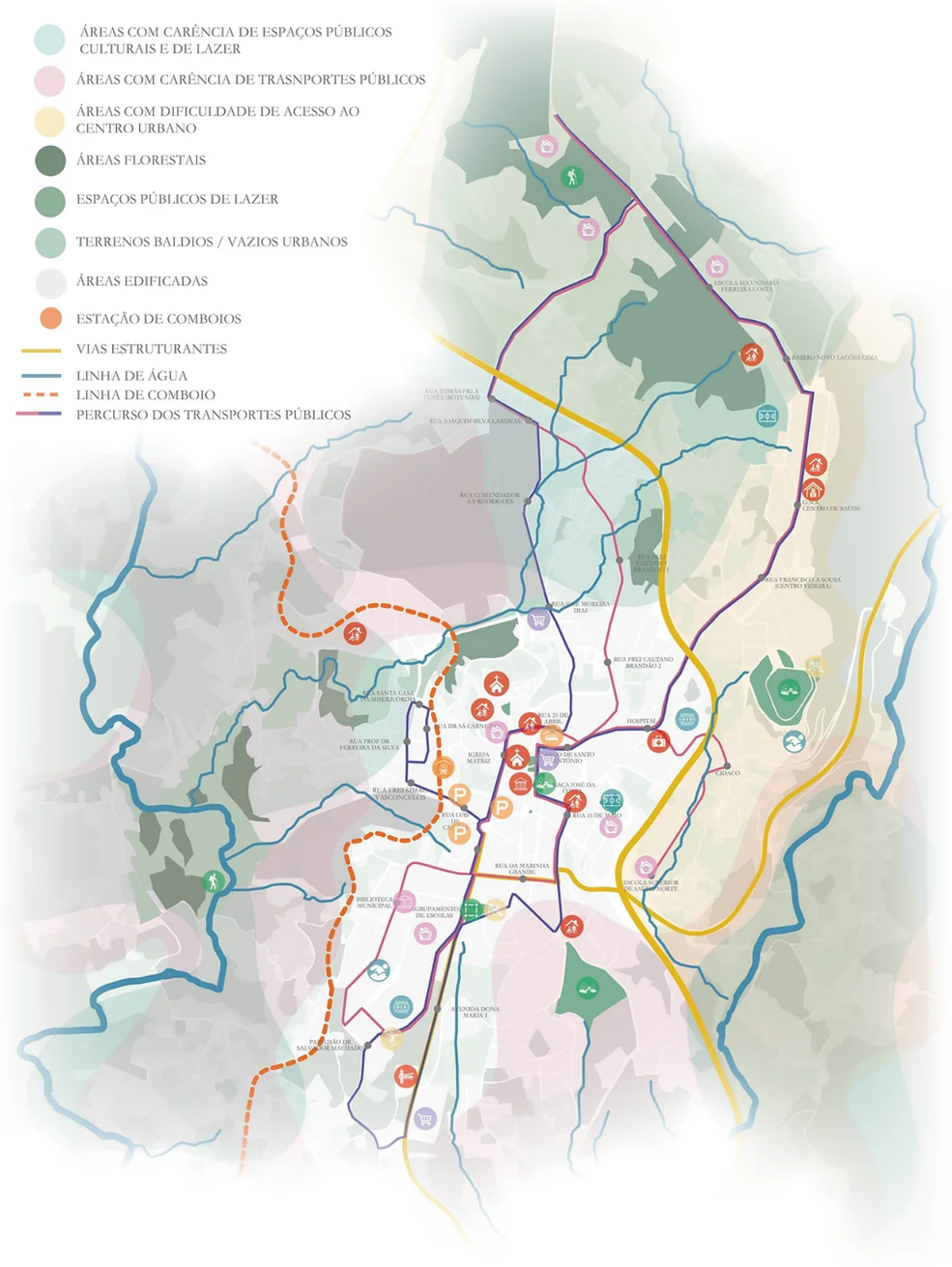


Figura 57 — Análisis Prospectiva del Parroquia de Oliveira de Azeméis.

Tomando en cuenta el contexto anteriormente expuesto que define las particularidades de esta comunidad, nuestro objetivo fue proponer un plan que permitiese a la población volver a unirse, no solo socialmente sino también a nivel territorial, volviéndolo un territorio integrado y que se relacione de forma coherente con su entorno físico, devolviéndole el sentido de unidad y que la ciudad deje de ser pequeñas zonas distantes unas de las otras y pasen a ser un todo continuo.

Para tal efecto, *Desvanecer Fronteras, Cicatrizar Territorios* pretende, como el nombre lo dice, disolver las fronteras humanas presentes en el territorio, como lo es por ejemplo el caso del IC2, y aproximar a la comunidad por medio de la unión de las variados núcleos naturales presentes a lo largo del territorio — como lo son: el Parque La Salette, los Rios UI, Caima y Antuã, al igual que la zona del valle — para así conseguir el propósito de explotar las cualidades que el municipio presenta y devolverles a estas zonas verdes aisladas su valor significativo. Por esta razón, al concepto del trabajo se le atribuye el nombre anteriormente expuesto, dejando en claro las intenciones por detrás del mismo las cuales don: derribar las barreras que impiden el funcionamiento apropiado del territorio y del cumplimiento de las necesidades de la comunidad. Para el efecto de cumplir estos objetivos se pretende reflexionar sobre la presencia del IC2 en el territorio y como este se relaciona con la ciudad, también como se relaciona el centro histórico con su perímetro, como es el funcionamiento de las estructuras viarias y por último, pero no menos importante, de que forma el peatón transita la malla urbana. Todos estos pasos nos ayudaran a comprender aquello que la malla urbana de la ciudad necesita para funcionar de manera mas adecuada para sus residentes y visitantes.

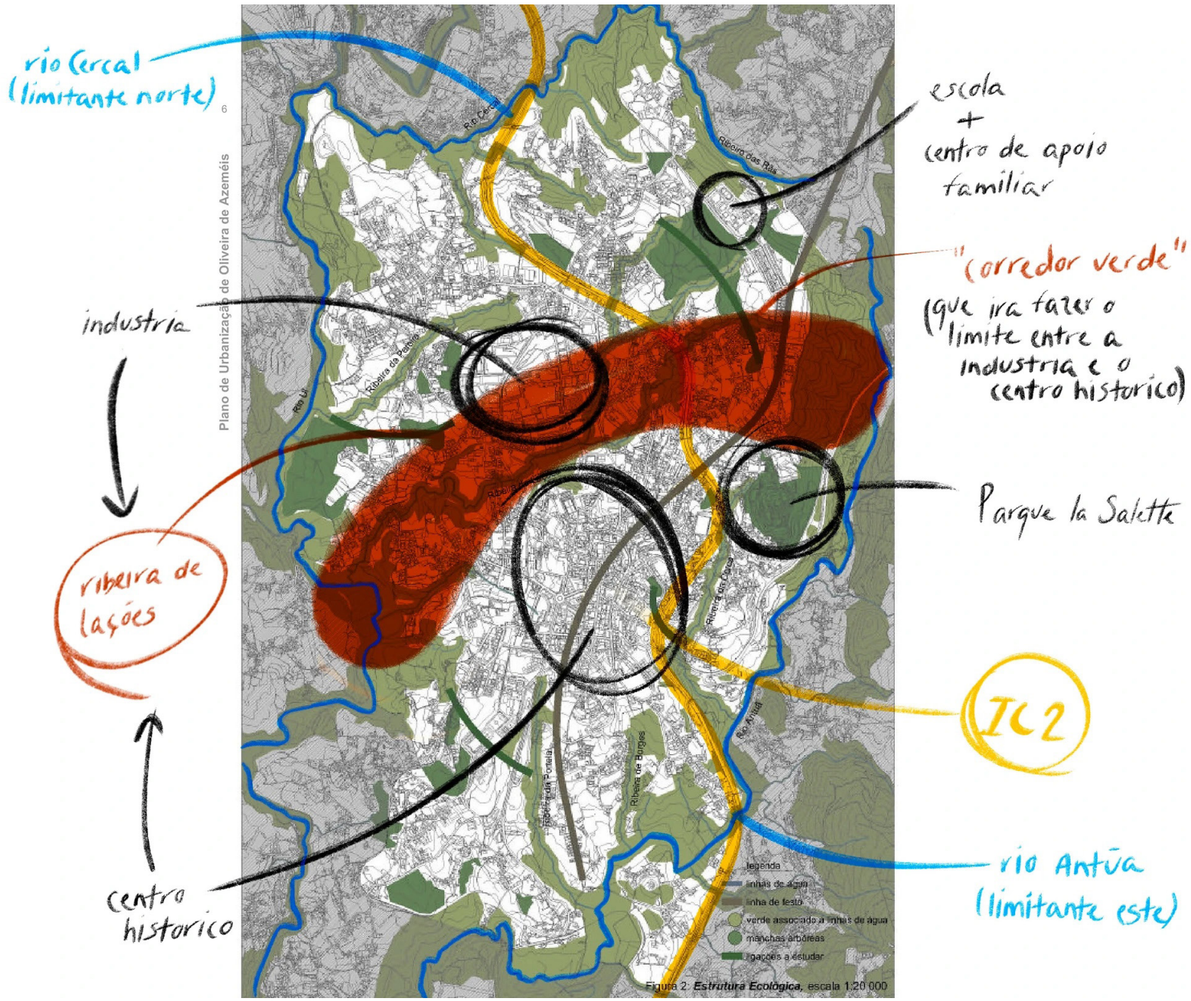


Figura 58 — Analisis esquemático de la red ambiental de Oliveira de Azeméis.

5.2. Plan Estratégico

En resumen, los puntos débiles de esta comunidad son; su malla urbana fragmentada, lo cual no permite una jerarquía en las vías dentro de la comunidad; una población envejecida; pocos equipamientos y espacios verdes que puedan ser explotados por la población; una falta de articulación entre las zonas de su perímetro; carencia de empleos terciarios y dirigidos a el porcentaje de habitantes que poseen un nivel de escolaridad superior; un déficit de red de salubridad y saneamiento. Por el otro lado, el territorio presenta distintas ventajas que pueden ser aprovechadas para beneficiar a la población en una mayor escala como; su gran ligación a la industria nacional e internacional, gracias a su provechosa localización en el eje Lisboa-Porto y su núcleo central consolidado; una presencia suficiente de equipamientos de servicio para la población existente; gran área forestal, al igual que varias zonas verdes y edificios patrimoniales con gran potencial para devolverles su valor; una buena localización a nivel nacional, facilitando la conexión entre la costa y el interior del país; elevadas oportunidades de trabajo tanto a nivel local como regional gracias a la gran actividad industrial que existe en él.

El principal objetivo de este plan será la creación de una comunidad sustentable, a partir de la concepción de un sistema global de espacios verdes, recreativos y de apoyo a la población, lo cual consecuentemente significará realizar una reestructuración del sistema de movilidad público dentro del municipio que sirvan a estos nuevos equipamientos y de su relación con los municipios adyacentes. Uno de los propósitos también será la dinamización de la economía local y la calificación y jerarquización del territorio y de sus sistemas de espacios públicos y colectivos.

La creación de una comunidad sustentable tiene como propósito la contribución de las poblaciones para la toma de decisiones en el territorio, incluyéndolas en los procesos participativos de planeamiento y gestión urbana. Esta también viene acompañada de la creación de nuevas estructuras e infraestructuras, que servirán de apoyo a la comunidad senil y a los estratos más jóvenes de la población, y sistemas culturales que irán a dinamizar el espacio público. De forma a la comunidad senil y portadora de enfermedades ser más integrada en la localidad, se propone crear unidades ATL, centros lúdicos y culturales cerca de las centralidades urbanas y de zonas públicas para los jóvenes, aumentando el contacto con el mundo exterior y fomentando la vida sociocultural del medio urbano. A pesar de Oliveira de Azeméis presentar una malla extremadamente fragmentada, los espacios que se mantienen en el abandono y sin una función real pueden ser aprovechados para la creación de una red de espacios públicos dentro de la ciudad, que irán a permitir que este medio urbano continue creciendo — posibilitando a los habitantes encontrar zonas cercanas asequibles para pasear, practicar deportes y estar en contacto con la naturaleza —, creando una malla urbana más unificada y coherente.

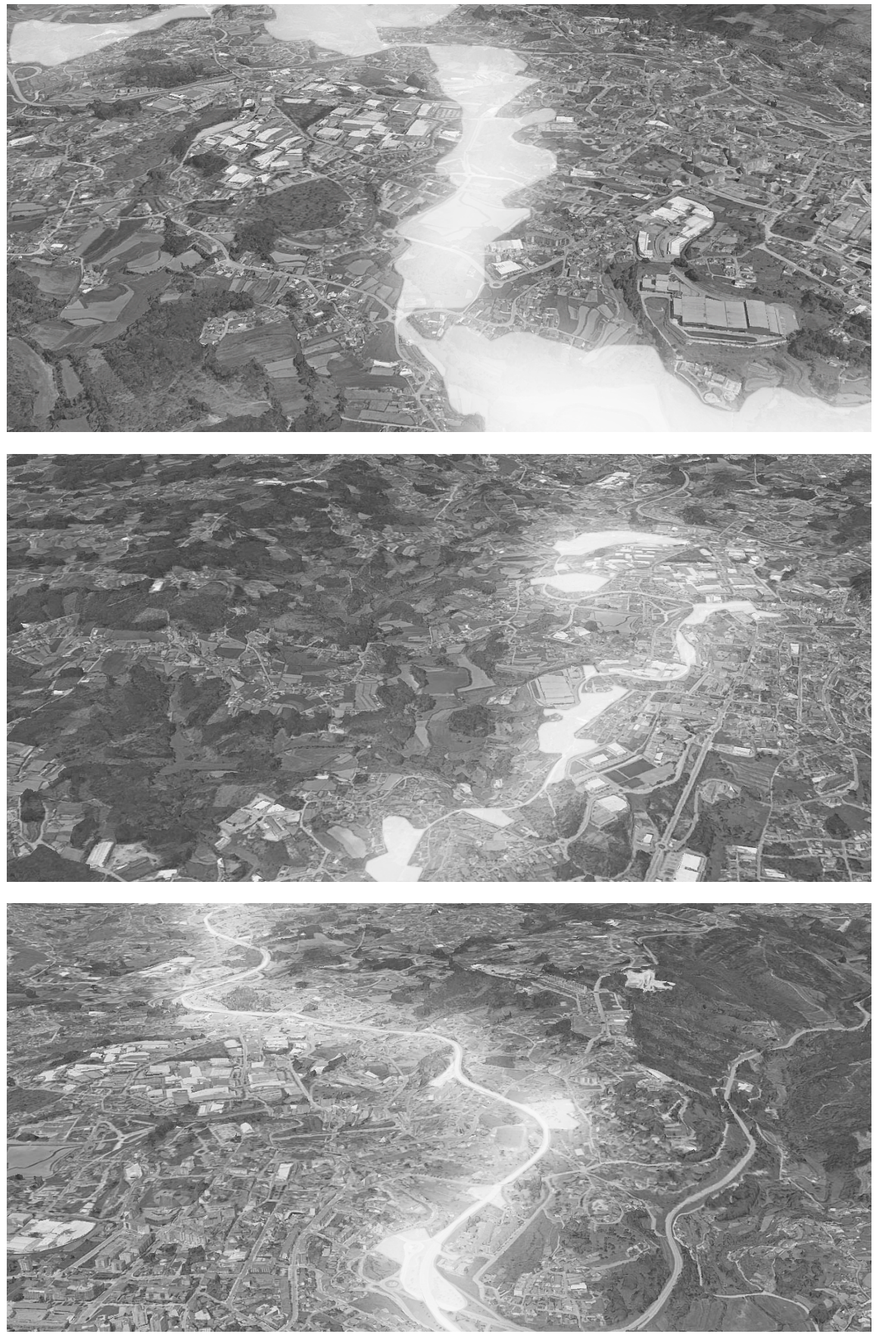


Figura 59 — Áreas pre-existentes en el territotio (respectivamente: corredor verde; red de mobilidad; IC2).



Figura 60 — Esquema gráfico de la Propuesta Estratégica.

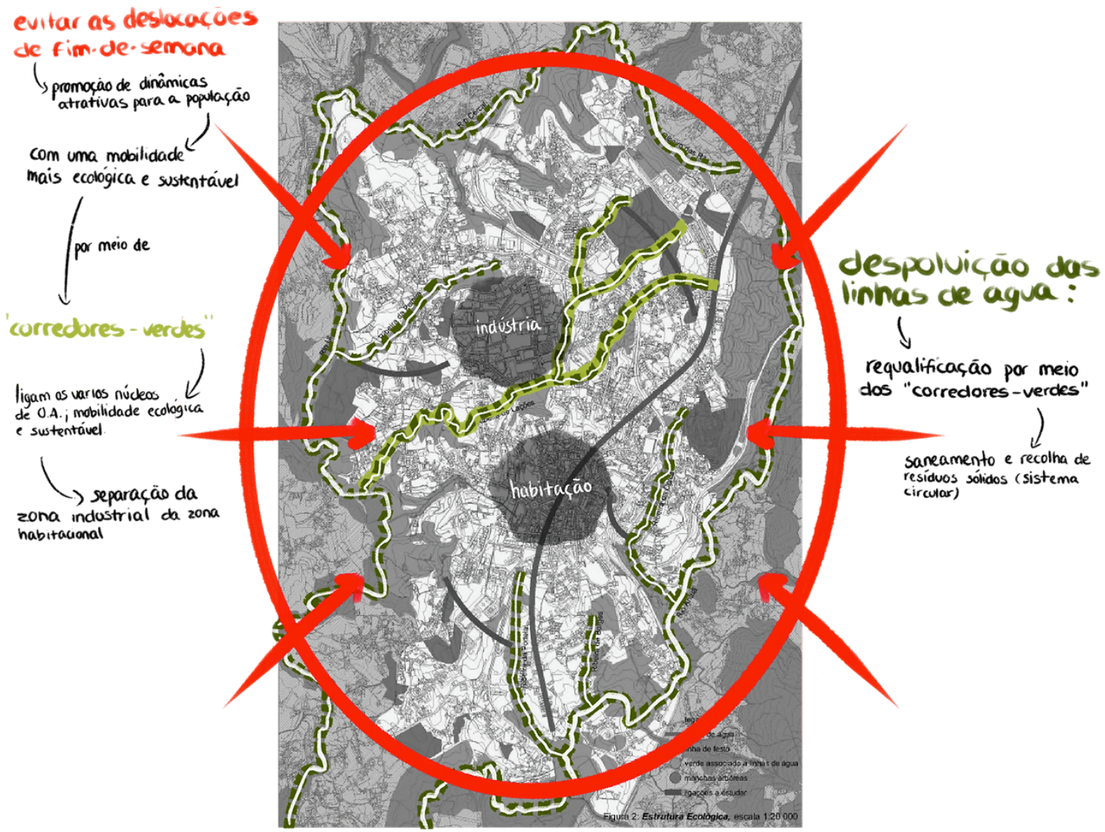


Figura 61 — Creación de um sistema global de espacios verdes, de laser y apoyo a la población.

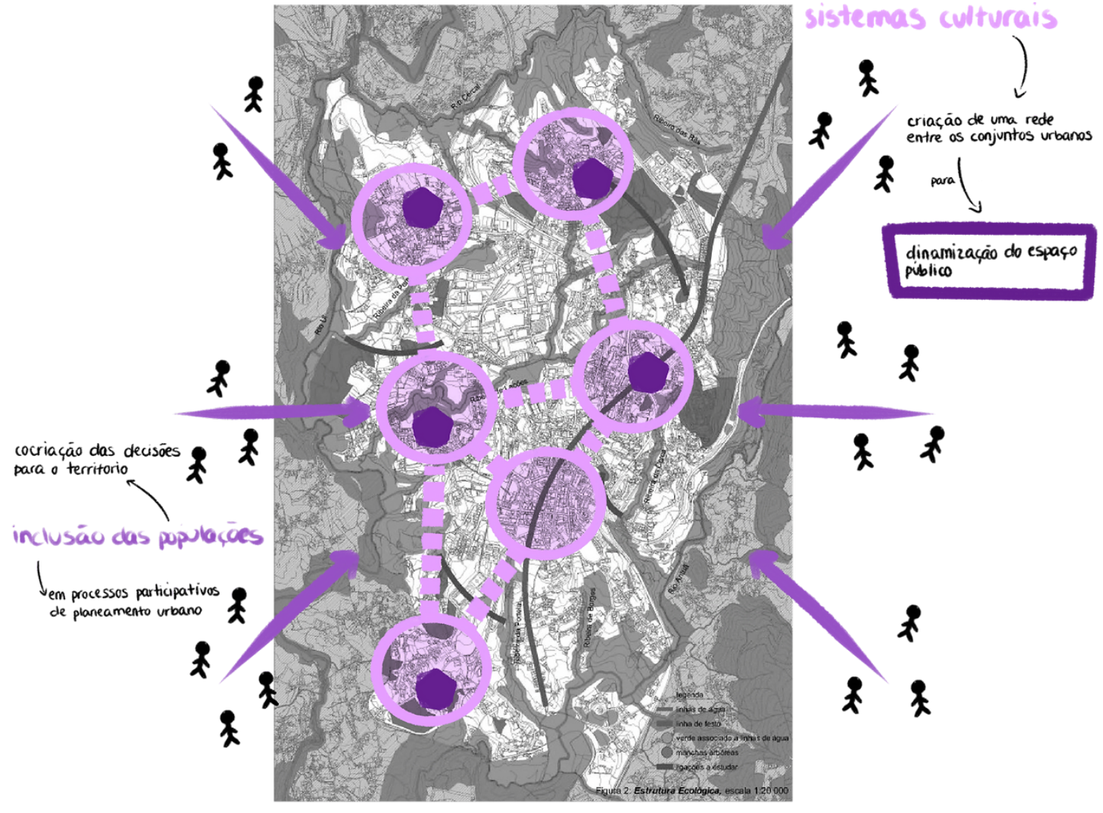


Figura 62 — Creación de una comunidad sustentable.

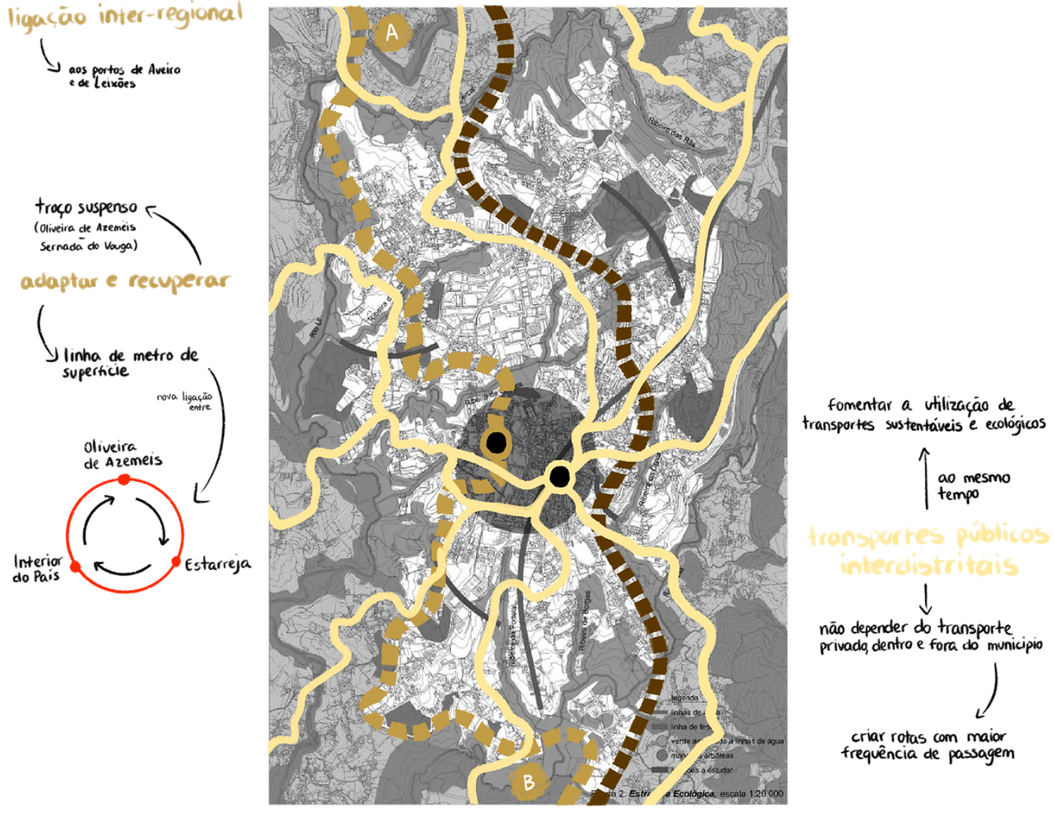


Figura 63 — Restauración del sistema de mobilidad público dentro del município y de su relación con los municípios limítrofes.

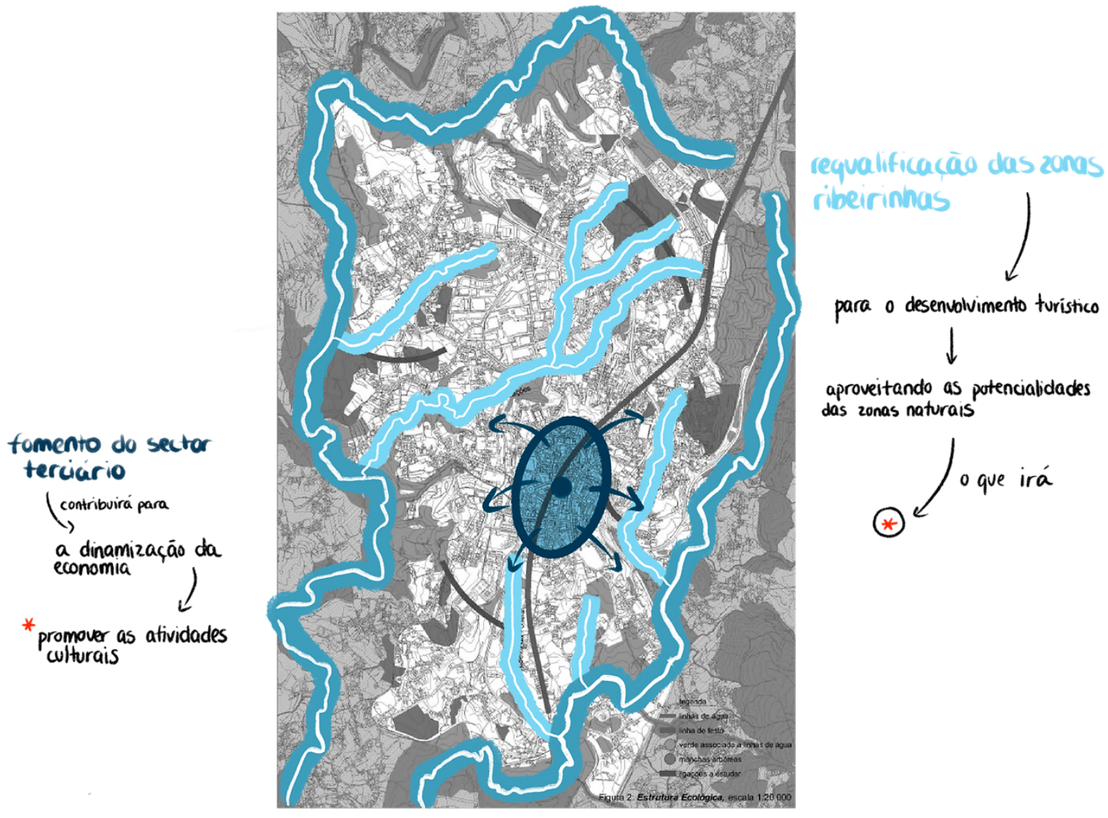


Figura 64 —Dinamización de la economía local.

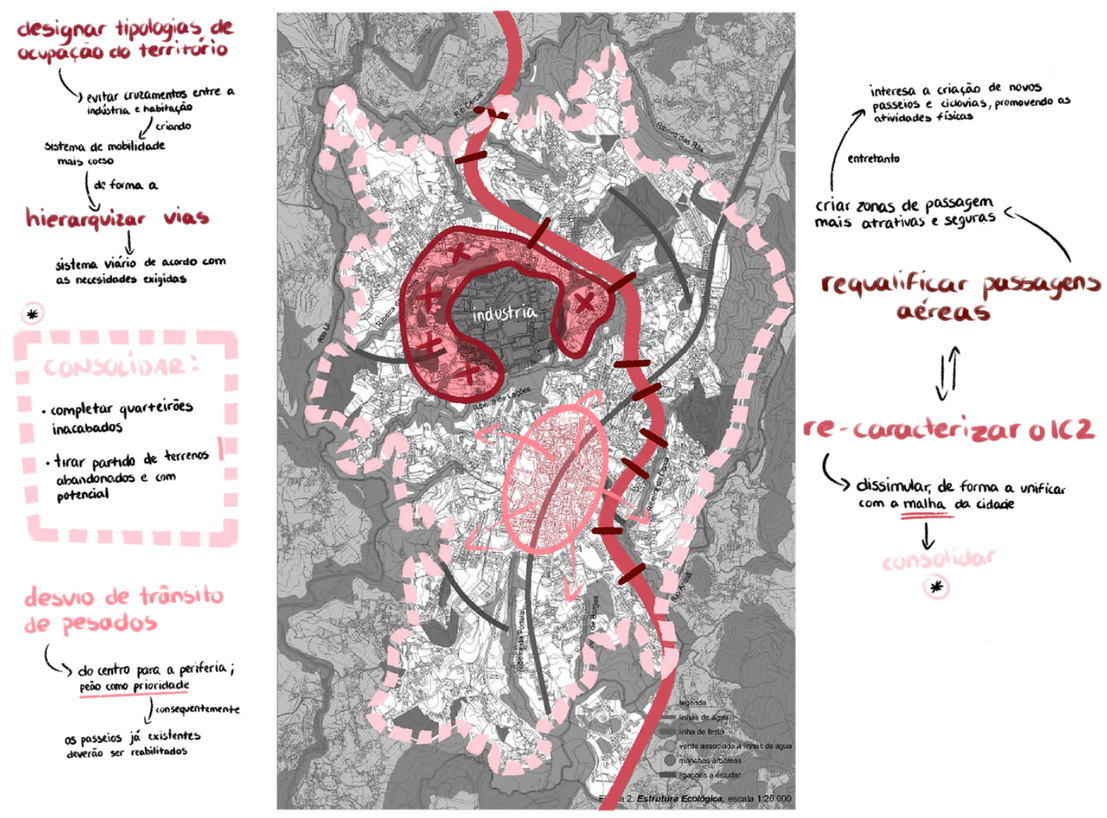


Figura 65 — Calificación e hierarquización del territorio y de su sistema de espacios públicos y colectivos.

Para evitar la segregación social, se proponen la construcción de residencias sociales de costo reducido en el centro de la ciudad para satisfacer las necesidades habitacionales de las populaciones menos favorecidas, integrándolas a la vida sociocultural de la ciudad. Por último, la cantidad de vehículos privados en el área es exorbitante debido a la falta de transportes públicos, por este motivo el centro de la ciudad, donde se encuentran la mayoría de los servicios esenciales para la población, se encuentra saturado de estacionamientos para estos. La creación de una nueva ciclovía implica retirar algunos de estos lugares de estacionamiento para ser reubicados en puntos estratégicos adyacentes al centro de la ciudad.

La innovación de nuevos espacios verdes incluye la creación de “corredores verdes”, los cuales permitirán unificar varios núcleos de la ciudad, promoviendo una movilidad ecológica y sustentable e impulsarán la promoción de dinámicas atractivas, evitando que los habitantes tengan que trasladarse desnecesariamente fuera del municipio los fines de semana. Este corredor — que se prolonga a lo largo de la Ribeira de Lações, cruzándose con el rio Ul en sentido poniente, hasta el oriente, donde se encuentra con una zona forestal — también servirá como una clara división entra la zona industrial y habitacional. Se propone también una nueva red de saneamiento, de sistema circular, que se encargara de tratar de las líneas de agua. Además de las barreras físicas artificiales creadas por el hombre, el territorio también se encuentra delimitado por líneas naturales como lo son los ríos, riberas y su topografía, teniendo un gran potencial de recalificación ambiental y ecológica. Existen también focos de contaminación ambiental debido al drenaje de aguas residuales que desemboca directamente en los ríos y riberas, siendo necesario extender la red de saneamiento — apenas el 47% de la población tiene el privilegio de poseer una red de saneamiento — para tratar todas las aguas residuales de la población. Uno de los principales objetivos con la creación del corredor verde es crear conexiones más agradables, creando programas y equipamientos que posibiliten una dinámica social y ecológica, promoviendo la importancia de los recursos naturales y culturales, fomentando el pensamiento ecológico e incentivar las actividades físicas — como lo es la creación de una ciclovía que recorra todo el territorio y que acompañe al corredor verde —, al igual que desenvolver el sector económico y social mediante la estimulación del sector turístico. Todos estos factores articularan y equilibraran el sistema urbano, garantizando el bien estar y la calidad de vida de sus habitantes.

En lo que concierne a la reestructuración del sistema de movilidad, se pretende fomentar la utilización de los transportes públicos, para así disminuir el uso de vehículos privados dentro del municipio, a través de nuevas rutas de transporte con una mayor frecuencia. Para el efecto, la línea de Vouga será recuperada y adaptada a una nueva línea de metro de superficie — la cual creará una nueva conexión entre Estarreja, Oliveira de Azeméis y el interior del país — y, para fomentar la economía, se creará una ligación inter-regional a los puertos de Aveiro y de Leixões. Unos de los problemas principales presentes en el sistema de autobuses es su gran dimensión, la cual posee inúmeras paradas, más no las distribuye de manera cohesiva u optimizada a lo largo del territorio, lo cual amerita una reorganización de la travesía, al mismo tiempo, estas rutas ofrecen muy poca asistencia a la zona este del municipio — justo después del cruce con el IC2 —, se propone también una mayor regularidad de autobuses que hagan conexión con las líneas de tren, también resulta sustancial la creación de tres líneas de metro que conecten entre Oliveira de Azeméis y sus parroquias. Además de la necesidad de reorganizar las líneas de tren, también resulta sustancial la creación de tres líneas de metro que conecten con otras comunidades.

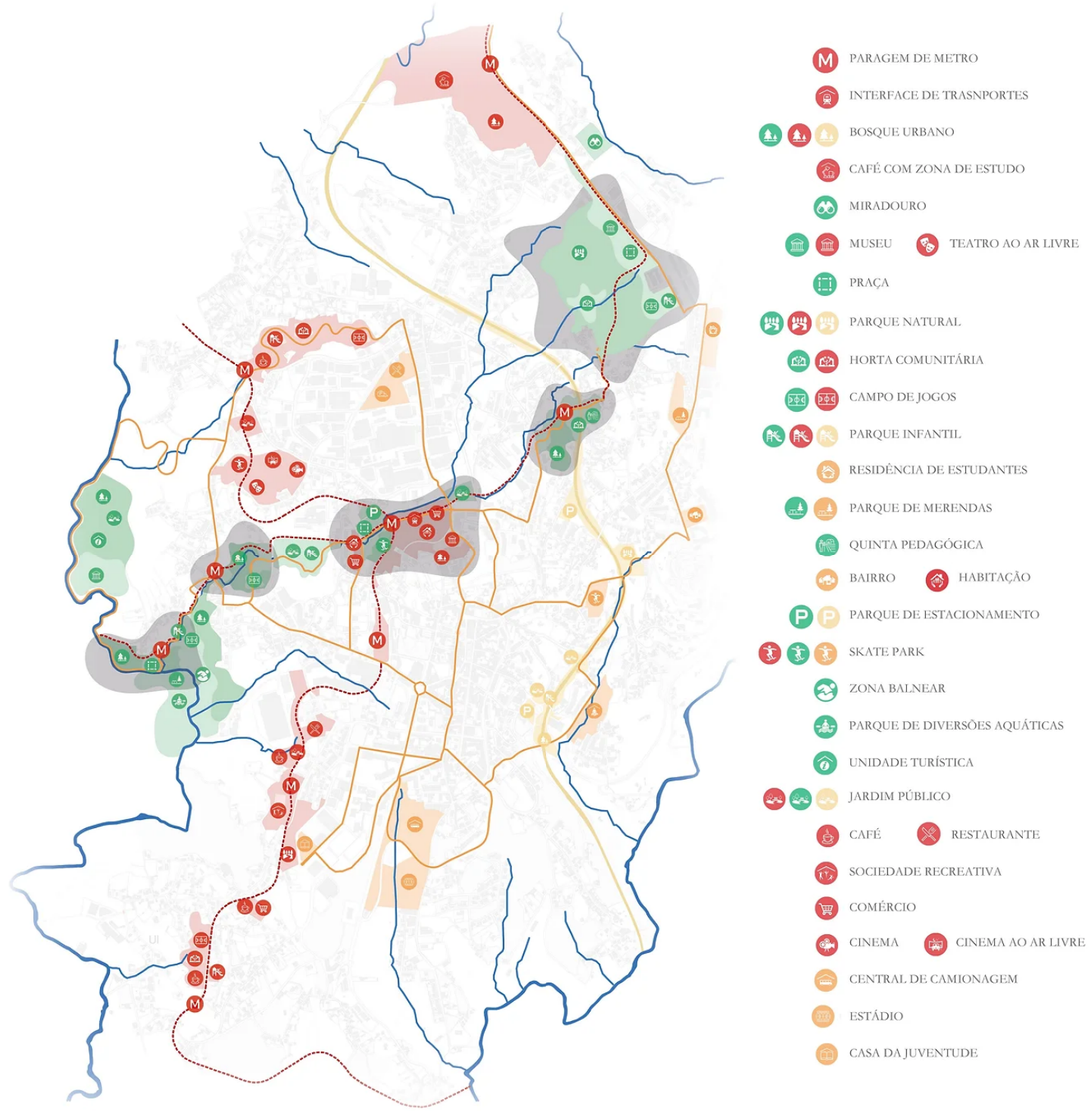


Figura 66 — Mapa general de la propuesta estratégica.




Figura 67 — Zona jardín junto a la Ribera de Lações.

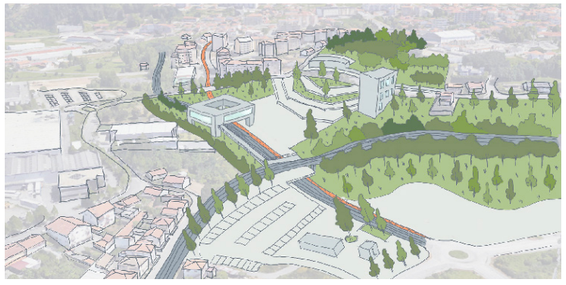
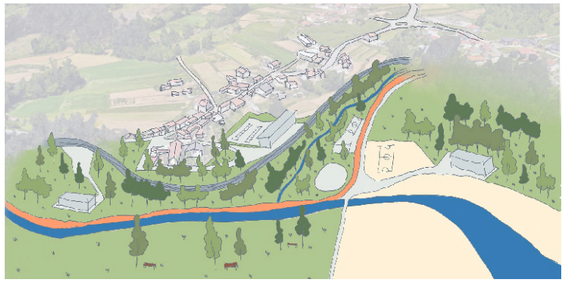



Figura 68 —Zona de la interfaz de metro y zona de playa.




Figura 69 — Cruce elevado peatonal y de carros sobre el IC2.

Finalmente, en cuanto a la ciclovía, se pretende adjuntar y expandir un circuito cerrado preexistente que envuelve a la Escola Secundaria Soares Basto y a la Biblioteca Municipal, esta expansión propone una ligación con los puntos más relevantes del centro de la ciudad — el centro histórico, el Parque La Salette, el Polo da Universidade de Aveiro Norte y los márgenes pertenecientes al Rio Ul —, promoviendo la actividad física a lo largo de todo el municipio y permitiendo un desplazamiento a través de un sistema de movilidad suave.

La re-caracterización del territorio y de su sistema de espacios públicos y colectivos pretende dimensionar el sistema viario de acuerdo con la necesidad que exige el territorio, tornándolo más racional, para esto será necesario desviar el tránsito de pesados del centro de la ciudad hacia su periferia, de modo que los peones reapropien el centro de la ciudad y tengan prioridad sobre el tráfico de los automóviles. Se busca también consolidar la malla urbana completando bloques inacabados, re caracterizar y disminuir el impacto visual del IC2, al igual que renovar sus pasajes aéreos. Finamente, crear y rehabilitar los paseos y ciclovías ya existentes, para promover actividades físicas y reducir el tráfico urbano.

Por último, la dinamización de la economía local propone como solución el desenvolvimiento turístico de la zona por medio de la rehabilitación de las zonas pertenecientes a la ribera, promover las actividades culturales y tradiciones locales, la fomentación del sector terciario y la reconversión sustentable de los parques industriales ya existentes.

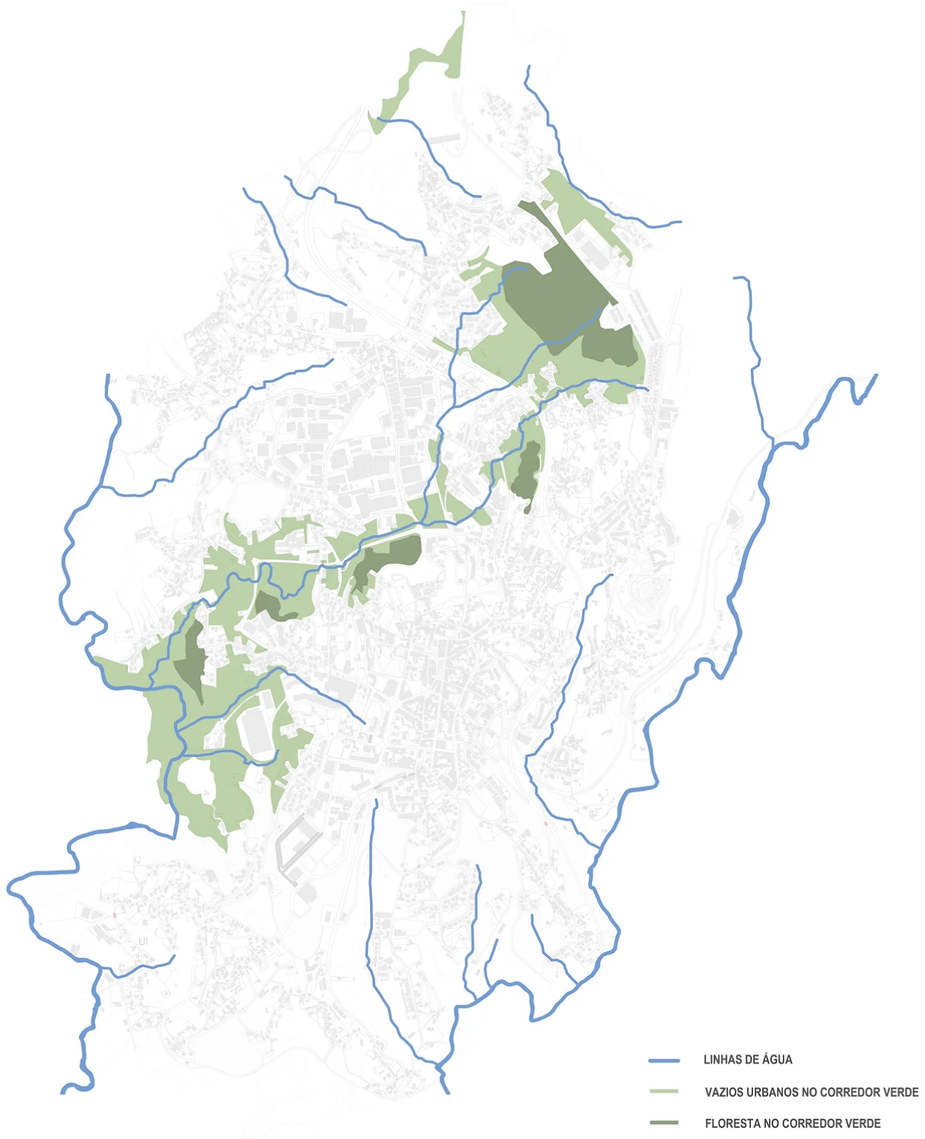


Figura 70 — Vacíos urbanos a lo largo del corredor verde.

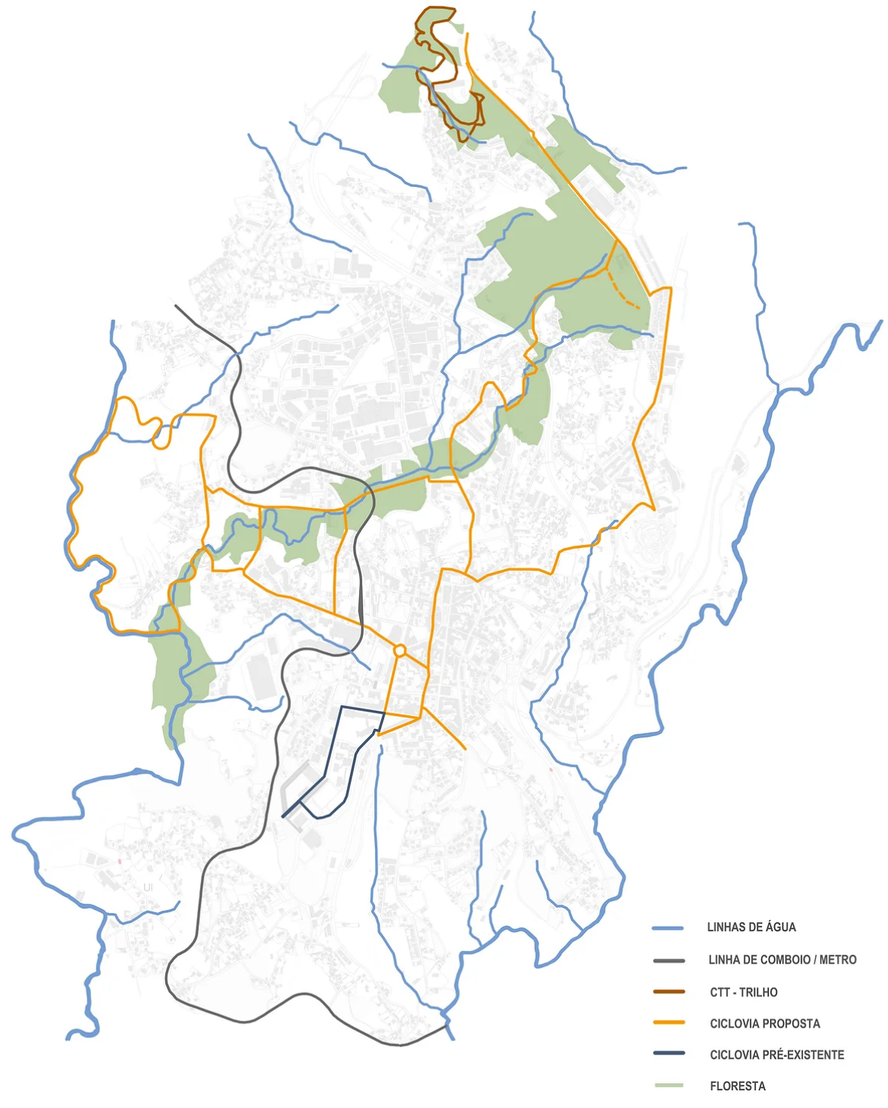


Figura 71 — Líneas de movilidad a lo largo del corredor verde y su periferia.

5.3. Unidades Operativas

De esta forma se decidió trabajar el área en base a tres puntos principales que lograran satisfacer nuestra intención de unificar el territorio, como así lo dice el slogan del trabajo — *Desvanecer Fronteras, Cicatrizar Territorios* —, estas unidades se dividen en: la unidad operativa de movilidad, la unidad operativa de IC2 y la unidad operativa del corredor verde. Cada una de semejante importancia para alcanzar los objetivos propuestos anteriormente.

En lo que se refiere a la *Unidad Operativa de Movilidad*, se procura destruir las barreras físicas que existen entre Oliveira de Azeméis y los territorios envolventes al mismo, generadas por la carencia de transportes públicos frecuentes en el territorio, lo cual mantiene al municipio aislado debido al acceso limitado a las otras localidades. Esta preocupación será suprimida a través de la recualificación de la línea de tren, la Línea de Vouga, para ser transformada en una línea de metro, la cual a su vez incluirá una nueva vía transversal a esta que se encargue de acompañar al corredor verde en toda su extensión a lo largo del del territorio. A una escala más interna, se busca facilitar el desplazamiento a distancias más cortas a través de la creación de una ciclovía a lo largo del corredor verde, la cual no solo se unificará con otros circuitos para ciclistas ya existentes, sino que esta también se encargará de unificar las demás unidades operativas por medio de un trayecto radial. Resumidamente, esta unidad permitirá a sus habitantes y turistas acceder y recorrer el territorio, por medio de una conexión coherente, sin la necesidad de recurrir a transportes privados, lo cual reducirá de manera significativa los contratiempos generados por el tráfico desmesurado y, consecuentemente, generará un gran impacto a nivel ambiental.

La *Unidad Operativa del IC2* pretende reducir el impacto negativo que esta vía tiene sobre la comunidad de Oliveira, esto será conseguido por medio de la transformación de ciertos espacios puntuales adyacentes a esta, con la idea recalificar y de explotar el potencial de este eje el cual, sin duda alguna, se impone de manera significativa sobre el territorio, no solo a nivel visual, sino a nivel de unificación entre otros núcleos. Sin embargo, a pesar de poseer cualidades positivas, el IC2 presenta también un momento crítico ya que, debido a su imponente presencia, existe una gran fractura dentro del territorio, dividiéndolo en dos secciones — Este y Oeste — con una articulación casi inexistente. Así, para reducir su impacto físico y ambiental, la estrategia principal pasa a ser recalificar y naturalizar los márgenes de este eje, por medio de la incorporación de áreas verdes arborizadas a lo largo del mismo, al igual que la reestructuración de los momentos de atravesamientos peatonales y rodoviarios frágiles existentes entre la zona Norte y Sur del territorio, los cuales serán acompañados de los nuevos ejes transversales de transportes ya expuestos en el párrafo anterior — ferroviarios, peatonales y ciclovía —, para así conseguir disminuir las distancias físicas y simbólicas entre ambos sectores y aumentado las posibilidades de contacto entre ambos núcleos. Para el efecto, fueron seleccionados diferentes terrenos estratégicos adyacentes a esta autovía, en ellos se propone la integración de diversos programas atractivos para la comunidad y sus visitantes — jardines, huertas comunitarias, etc., espacios siempre acompañados por las vías de movilidad propuestas, las cuales irán a permitir un asequible acceso a ellos —, todos estos objetivos tendrán en desenlace la dinamización y fortalecimiento de este eje director en el territorio.

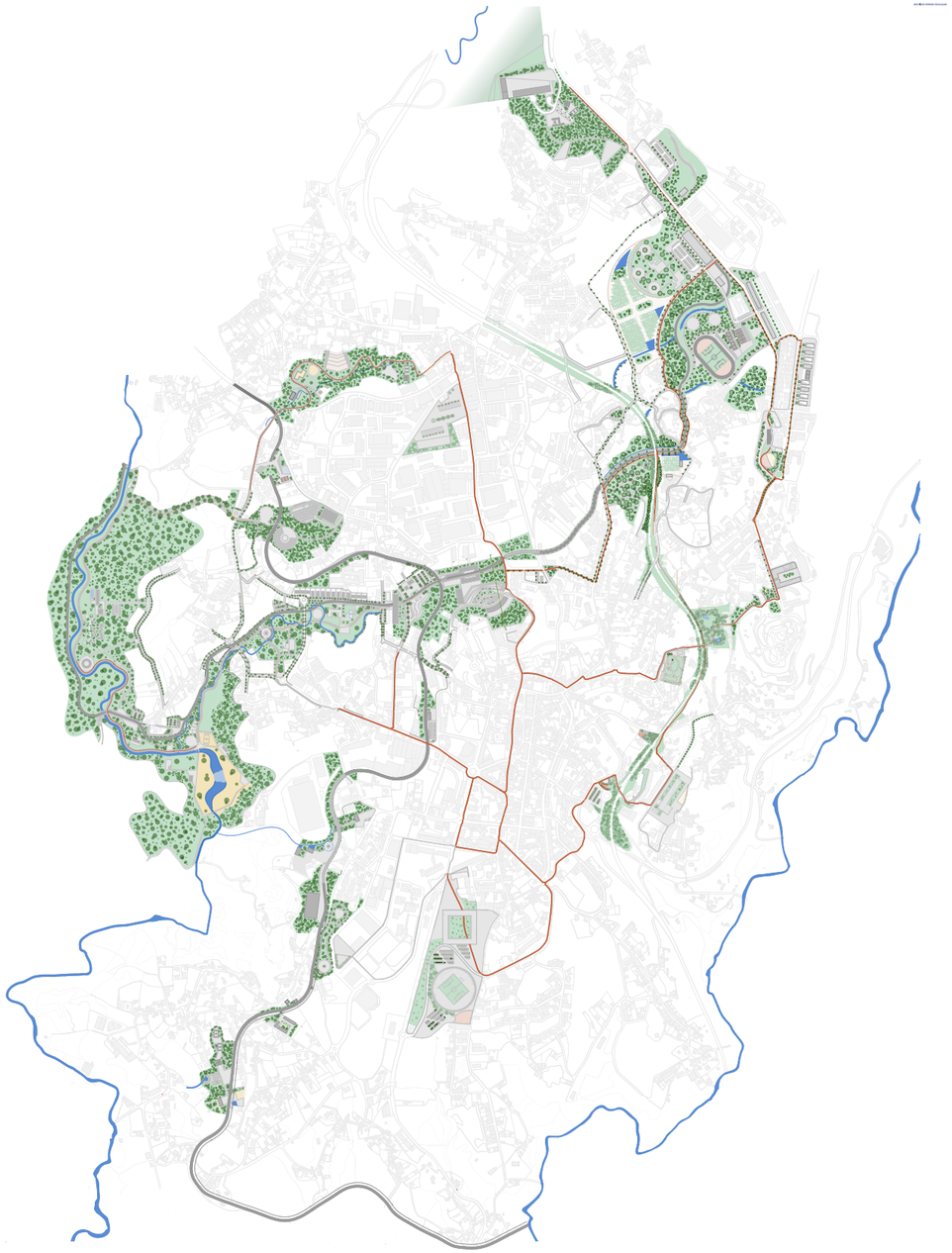


Figura 72 —Mapa conjunto de todas las Unidades Operativas.

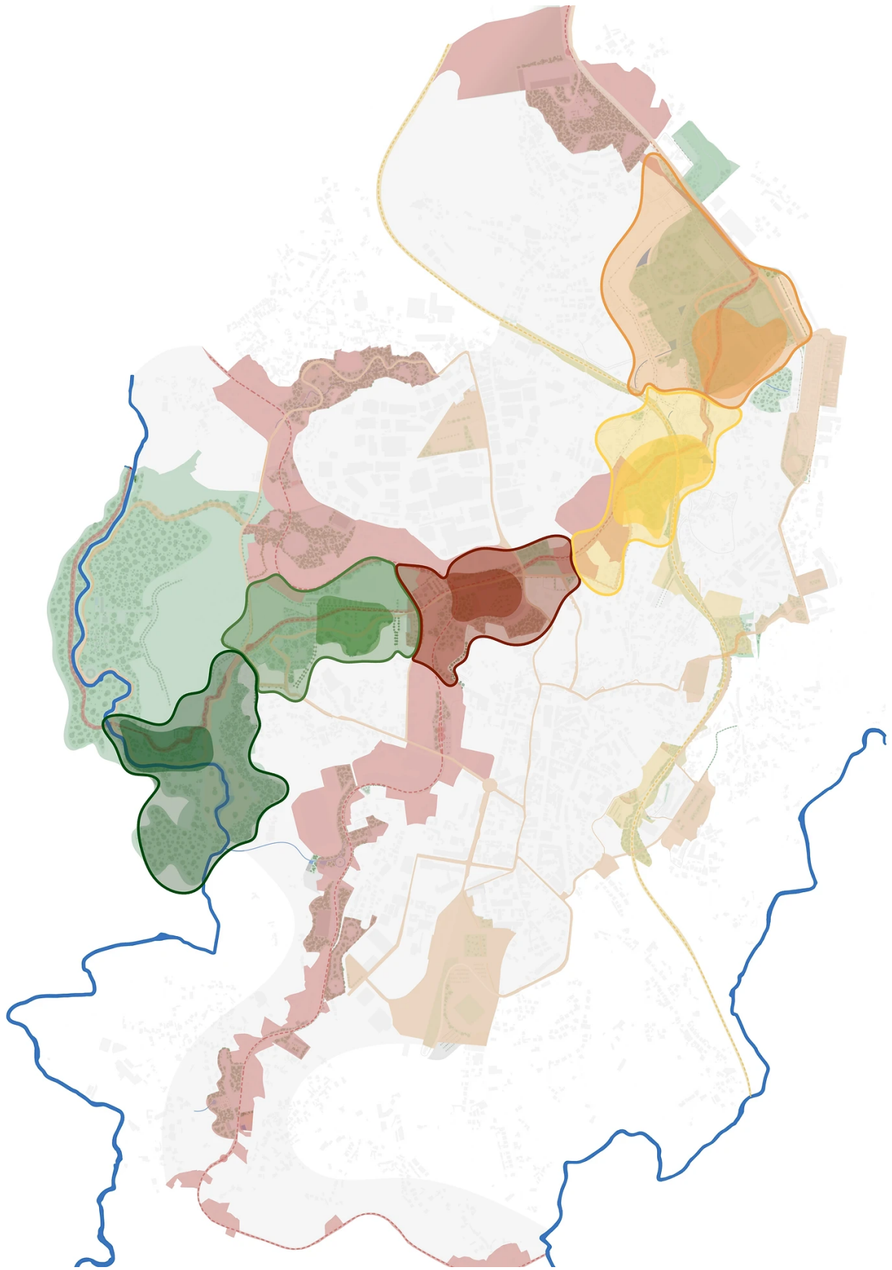


Figura 73 — Mapa conjunto de todas las Zonas de Intervención Prioritárias. (respectivamente de izquierda a derecha: Rio Ul, Abelheira, Barro, Lações de Baixo y Lações de Cima)

Finalmente, la *Unidad Operativa del Corredor Verde* busca ofrecer a la comunidad un punto de atravesamiento continuo, transversal a los ejes ya existentes en el territorio, por medio de la concepción de un conjunto de equipamientos públicos que se vinculan gracias a las vías peatonales y ciclovías. Como ya fue mencionado en el párrafo anterior, la presencia del IC2 genera una gran desconexión entre las áreas Este y Oeste, siendo que, los cruces sobre este ya existentes, no se encuentran en las condiciones adecuadas para recibir de forma agradable a los transeúntes, esto sin mencionar las grandes diferencias de desniveles presentes en el territorio que dificultan a los peatones recorrer la ciudad de forma adecuada. Par resolver estas problemáticas, fueron seleccionados distintos terrenos desocupados o abandonados a lo largo del territorio para estos ser reformados, creando diferentes programas lúdicos y culturales a lo largo del territorio para el disfrute de la comunidad, generando también un puente entre el sector industrial e histórico de la ciudad.

En lo que se refiere a la zona Oeste, se proponen varios espacios que se relacionen con la presencia del Rio Ul, el cual en la actualidad se encuentra completamente desaprovechado, para así ofrecer un conjunto de espacios que buscan dinamizar la vida pública-social y lúdica del territorio, de forma a fomentar el turismo y la actividad terciaria en el territorio. El mismo tiempo esta zona se encarga crear un momento de transición entre el centro histórico y la zona industrial de la ciudad, por medio de un conjunto de espacios públicos como lo son jardines y plazas, limitando la expansión de la industria, para así resguardar el centro urbano y las áreas residenciales. Al mismo tiempo, la zona Este se presentará como un área compuesta de espacios que se adecuen a las necesidades de los residentes de esta zona, siendo que, al igual que en la zona oeste, se utilizaran las tierras en desuso, para en ellas fomentar actividades educativas y deportivas, por medio de la construcción de jardines, parques, campos de juego, etc.

En base a todas estas acciones, las unidades operativas pretenden dinamizar la vida de los residentes y diluir las barreras creadas por el IC2.

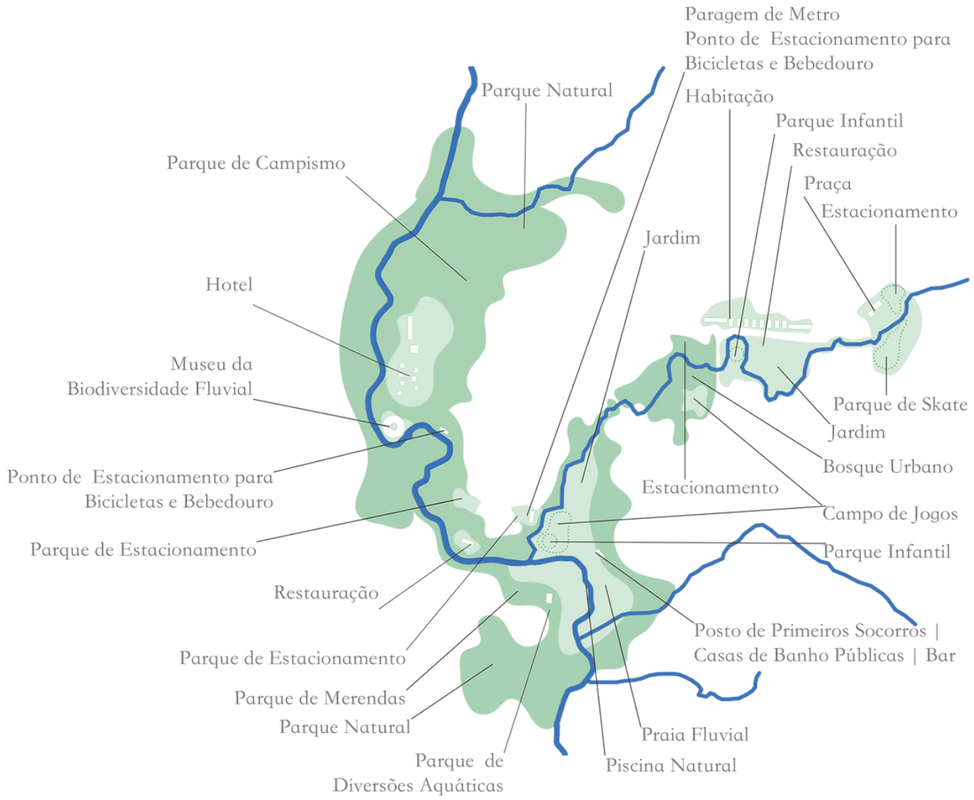


Figura 74 — Esquema general de la Unidad Operativa del Corredor Verde, zona oeste.

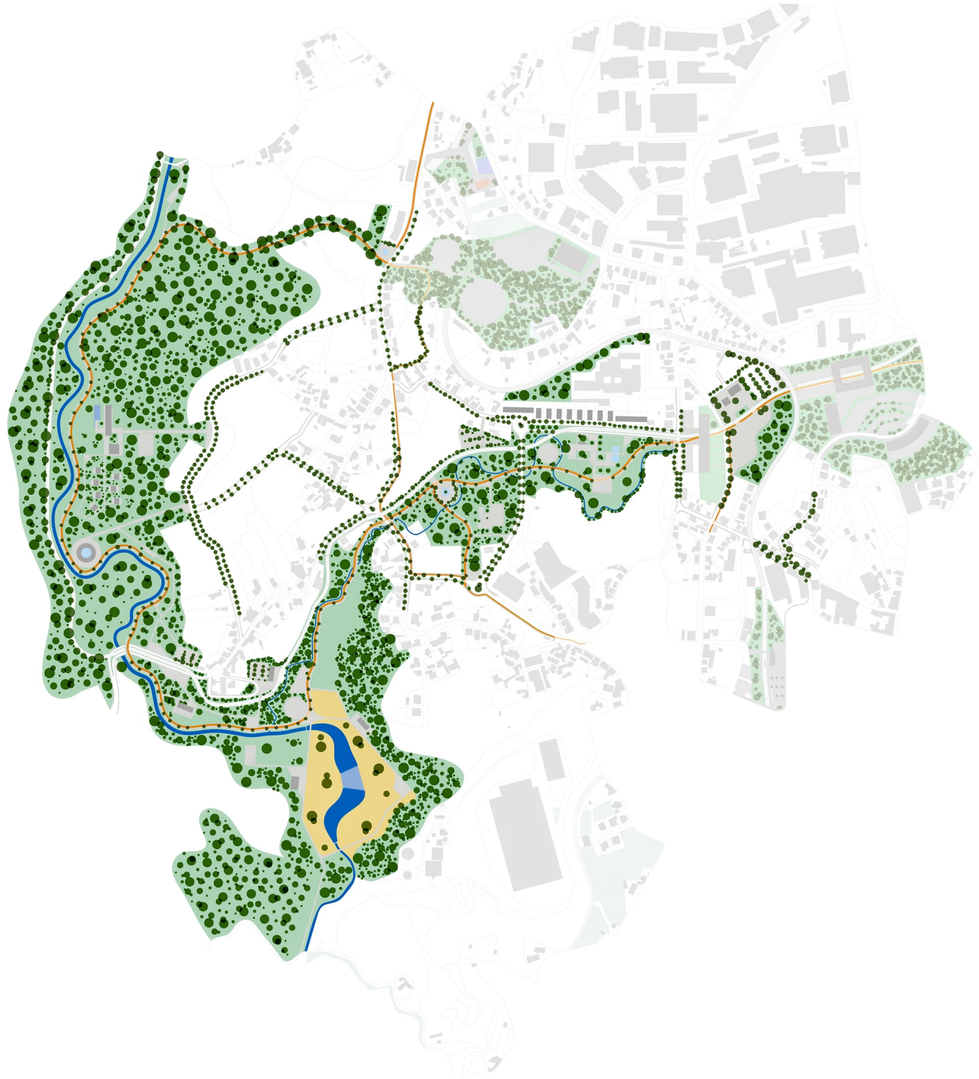


Figura 75 — Unidad Operativa del Corredor Verde, zona oeste.

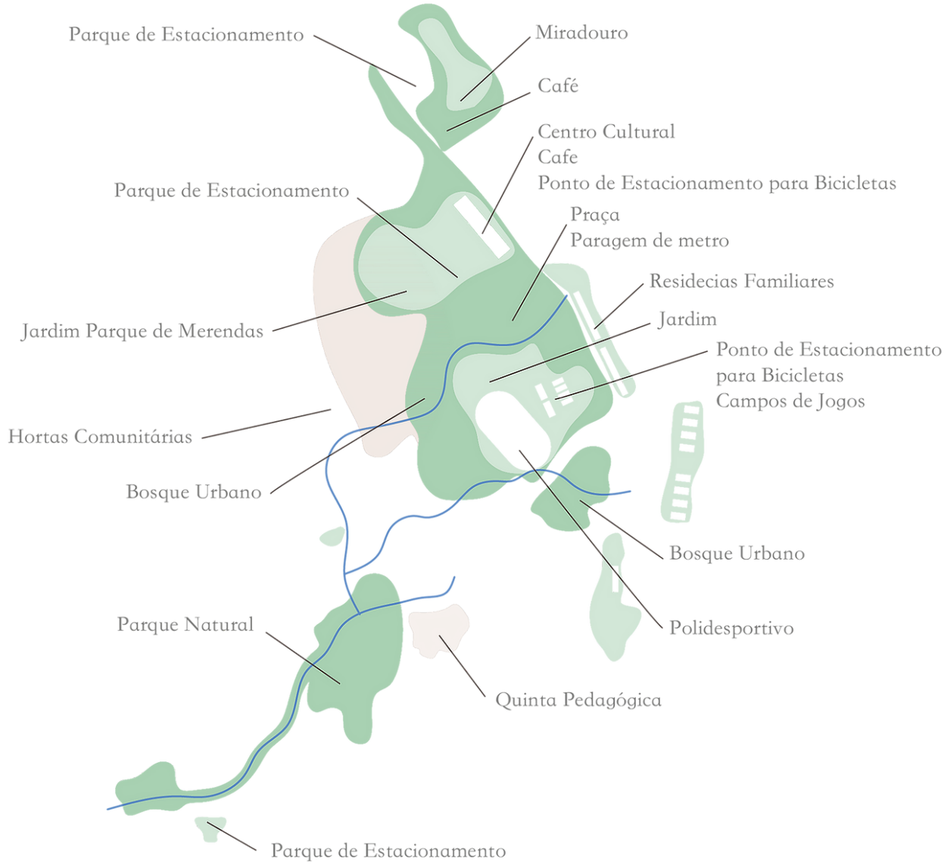


Figura 76 — Esquema general de la Unidad Operativa del Corredor Verde, zona este.



Figura 77 — Unidad Operativa del Corredor Verde, zona este.

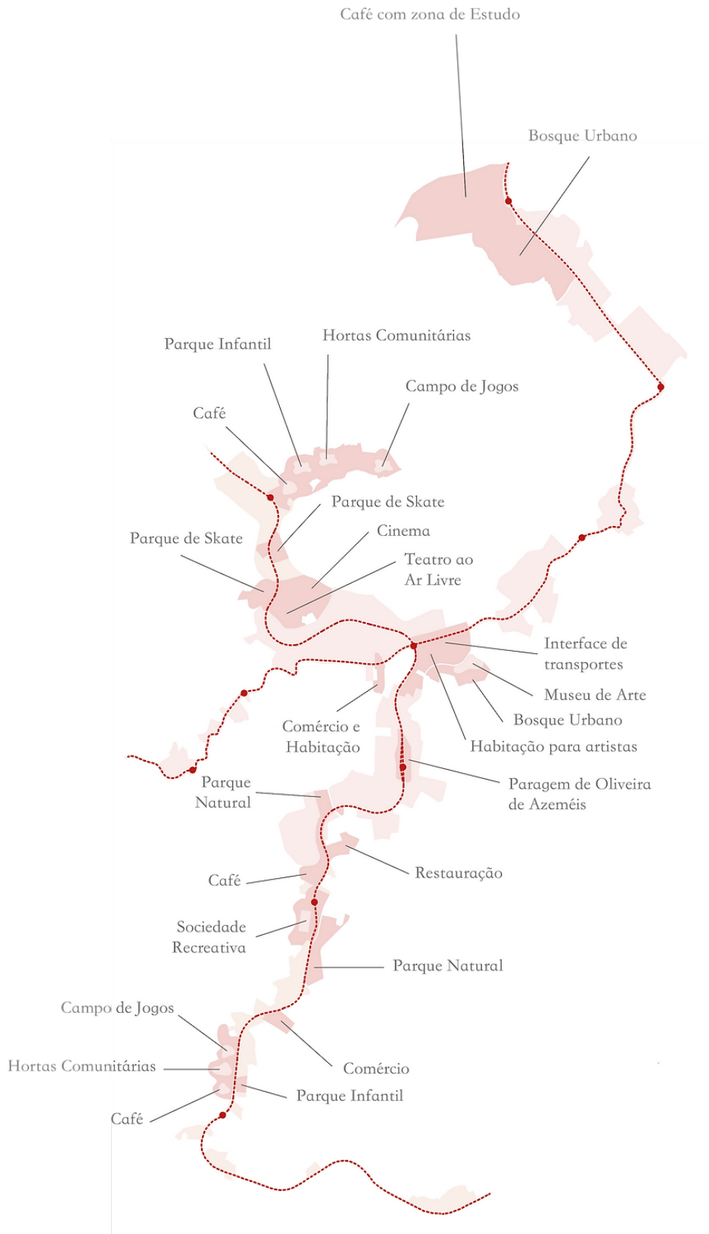


Figura 78 — Esquemas generales de la Unidad Operativa de Movilidad, metro.

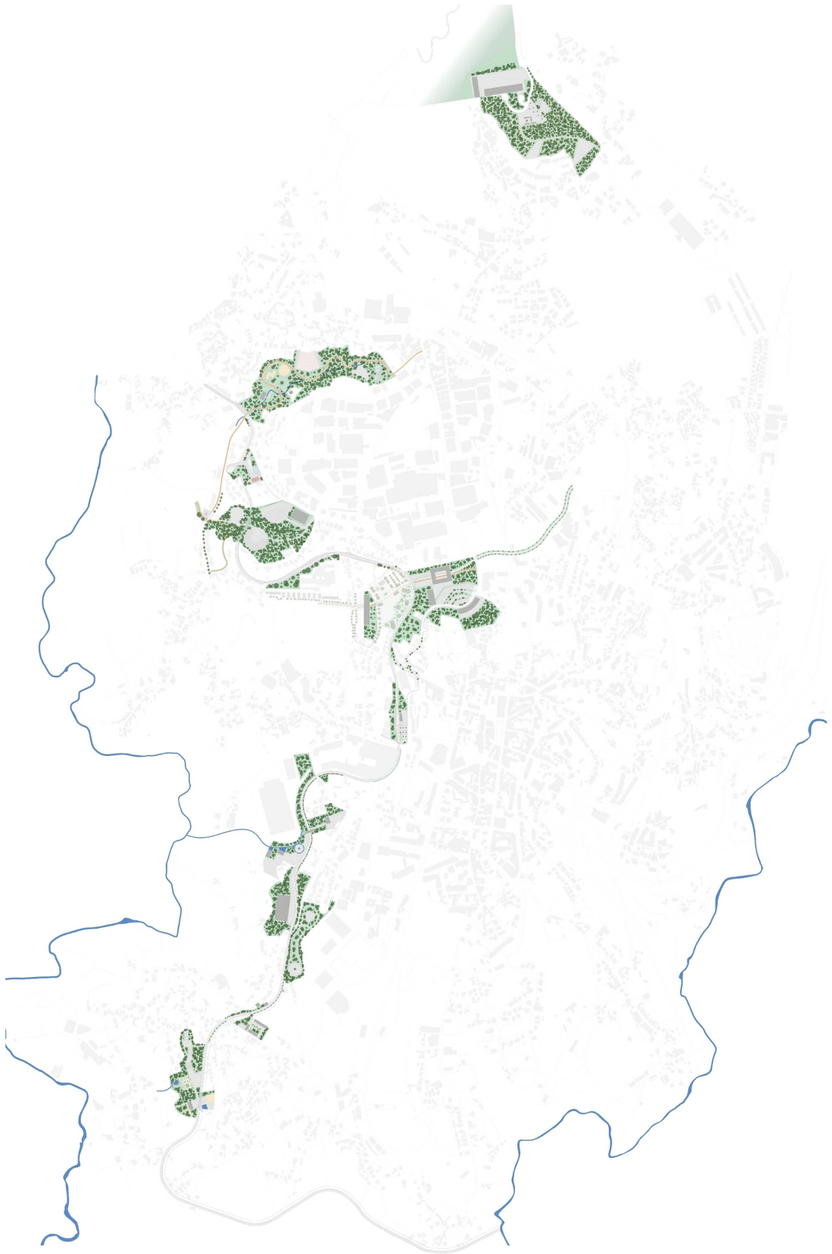


Figura 79 — Unidad Operativa de Movilidad, metro.

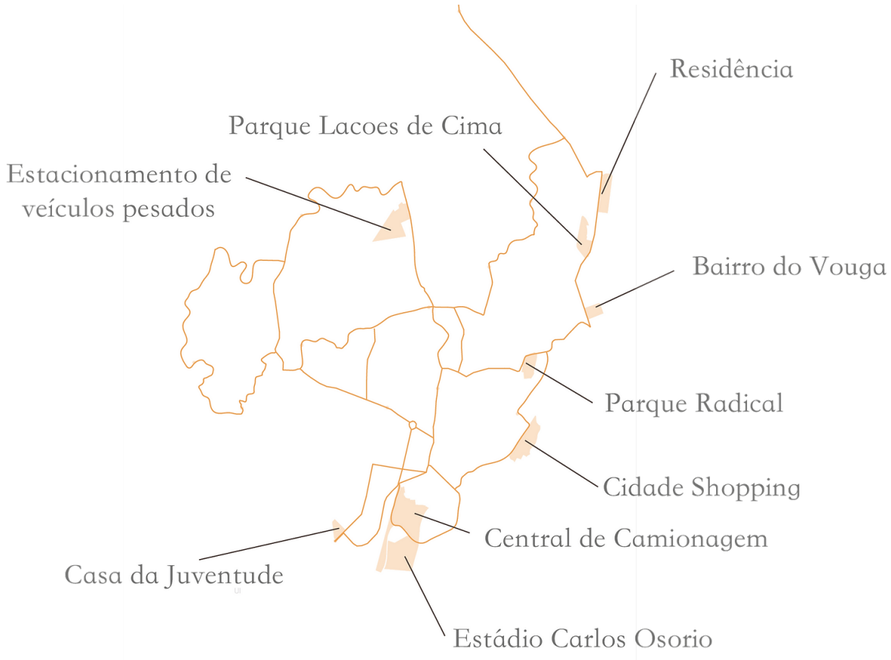


Figura 80 — Esquemas generales de la Unidad Operativa de Movilidad, ciclovía.

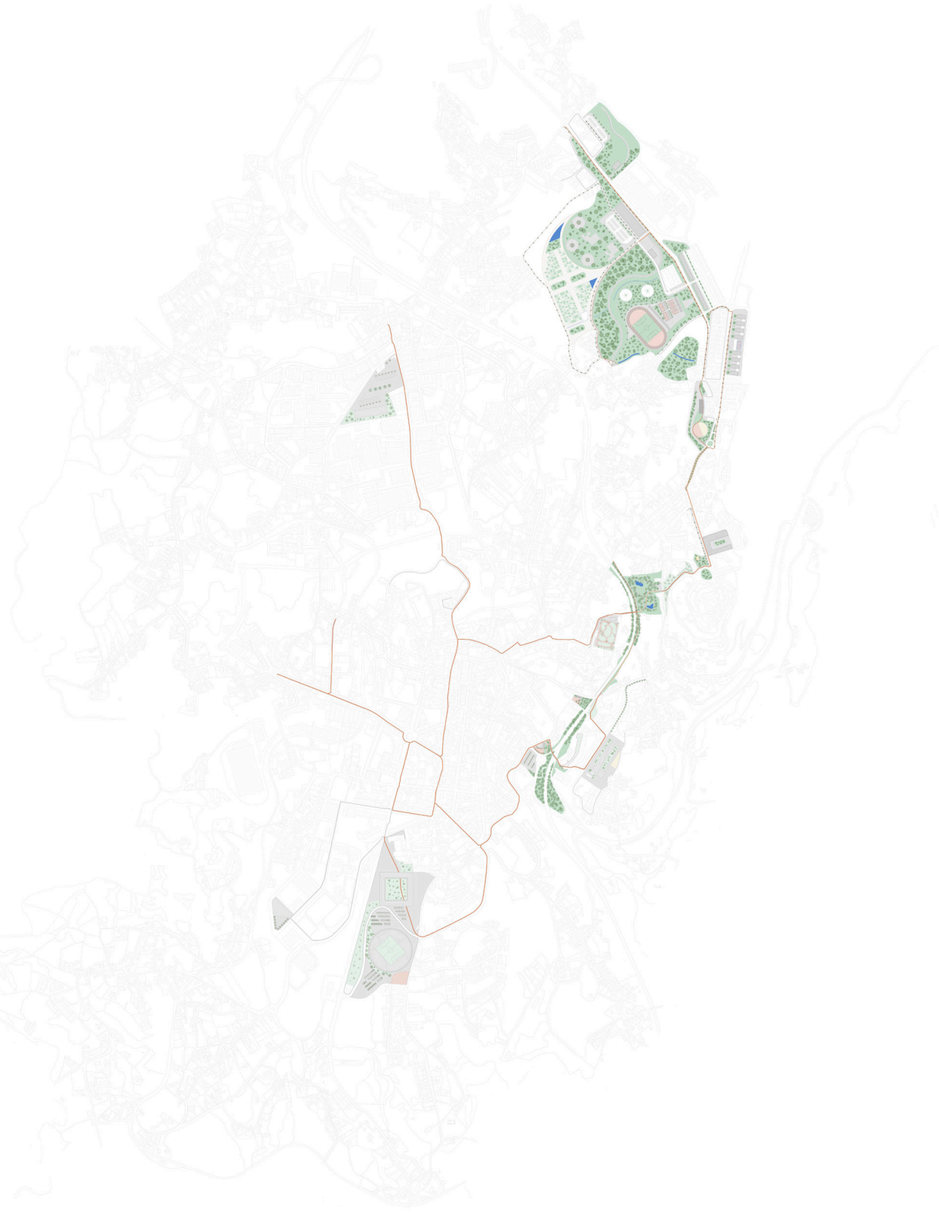


Figura 81 — Unidad Operativa de Movilidad, ciclovía.

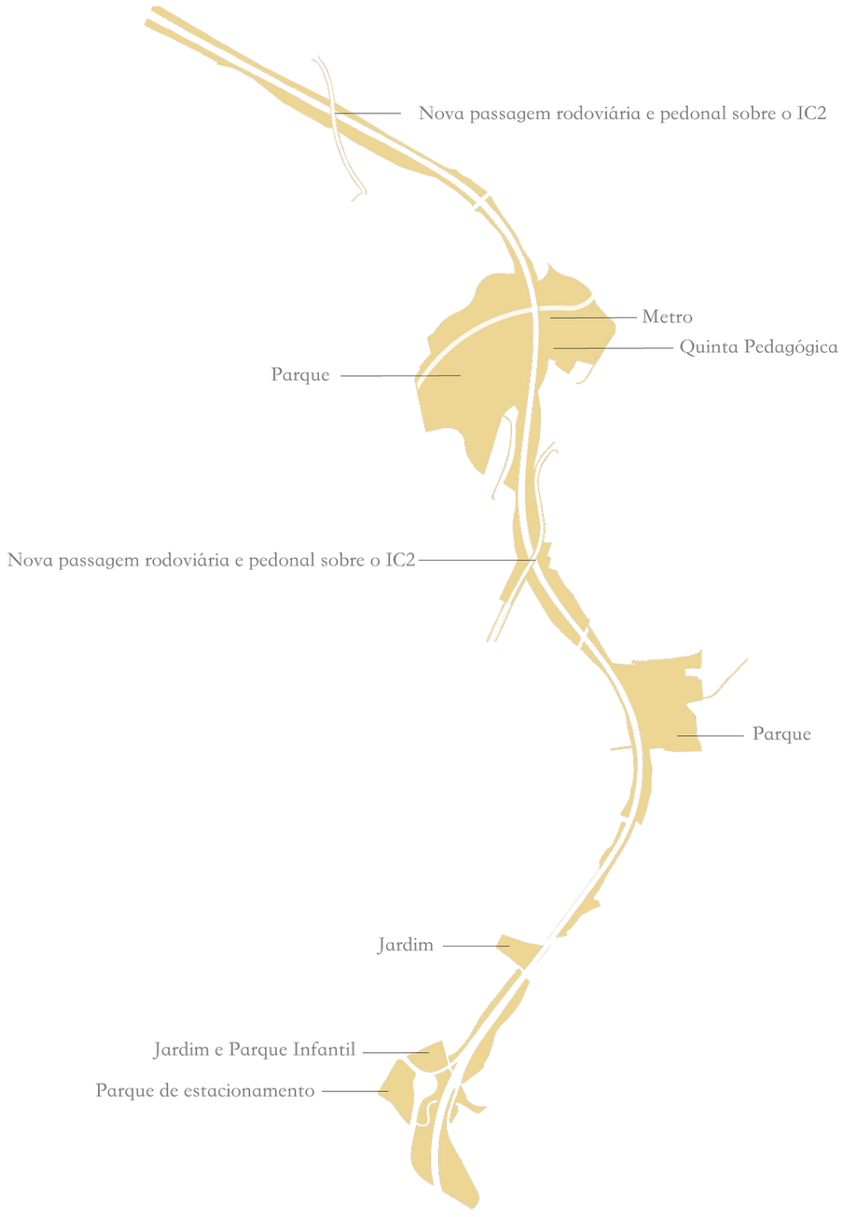


Figura 82 — Esquema general de la Unidad Operativa del IC2.



Figura 83 — Unidad operativa del IC2.

5.3.1. ZIP Abelheira

Inserida en la Unidad Operativa del Corredor Verde, la *Zona de Intervención Prioritaria de Abelheira* representa uno de los varios núcleos verdes creados para la comunidad que simbolizan los nuevos pulmones de Oliveira de Azeméis. Como se encuentra representado en la planta de esta ZIP, en el centro de esta zona corre la línea de la ciclovía en compañía con un camino para peatones los cuales, a lo largo de su recorrido, se van unificando de forma natural con las diferentes áreas en las cuales se desarrollan las distintas actividades proyectadas — plazas, campos de juego, parques para niños, etc. —, de forma a promover las diferentes actividades físicas necesarias para una vida saludable.

Por otro lado, la línea de metro también se encuentra presente en este espacio, teniendo una breve parada al inicio del jardín central, dando entrada a un recorrido bastante agradable por el interior de esta zona natural que se encuentra abrazada por arboles de una rica variedad — todas estas siendo fáciles de encontrar a lo largo de la región estadística del Norte de Portugal —, para seguidamente integrarse al nivel de la Avenida Comendador Álvaro Figueiredo. La creación de estos dos ejes se destina a facilitar el flujo peatonal entre las zonas distantes del centro, mientras que las nuevas residencias se encargan de garantizar la creación de nuevos comercios y habitaciones que promuevan e inviten a las personas fuera del ayuntamiento a ocupar uno de los varios espacios verdes creador para personas de cualquier área demográfica, aumentando y enriqueciendo la densidad popular de la zona.

Ya teniendo en cuenta el objetivo de crear grandes pulmones en el municipio, el jardín se presenta como la esencia principal de esta ZIP y en ella existen diferentes actividades físicas que se desenvuelven en áreas variadas dentro de la misma de forma a aumentar la oferta de áreas recreativas para esta nueva zona de habitación y comercio. En la zona de proyecto se destaca un área organizada por el espacio central del jardín y los ejes destinados al metro y a la ciclovía, los cuales se encuentran acompañados por una línea de árboles que se elevan y continúan con la idea de seguir extendiendo la zona jardín a lo largo del corredor verde hasta en los sitios donde las zonas de jardín no se encuentran presentes.

En este jardín también se encuentran una serie de plataformas que se elevan sobre la pendiente con una zona de restauración, jardín infantil y cuerpos de agua que tienen como propósito aliviar el calor del verano, al mismo tiempo existen diferentes peldaños que llevan a zonas verdes arborizadas polivalentes, las cuales pueden ser aprovechadas libremente por sus usuarios para el desenvolvimiento de diferentes actividades, fomentando su uso y permanencia en este espacio. A su vez, al nivel de la calle frente al eje del metro se encuentra un nuevo núcleo de habitación unifamiliar y, perpendicularmente, un edificio de viviendas plurifamiliares — constituidas por un espacio de comercio en la planta baja, el cual se encuentra constituido por bancos para descansar y lugares para parquear bicicletas — que albergarán a los nuevos residentes que irán a aprovechar mayoritariamente este nuevo espacio verde central. En conclusión, esta zona de proyecto tiene la intención de crear un espacio de transición entre aquello que es el centro de Oliveira y su zona industrial, los cuales hoy en día no se entrelazan progresivamente, sino que colisionan de una manera violenta, sin dejar espacio para crear una separación entre estas dos zonas.

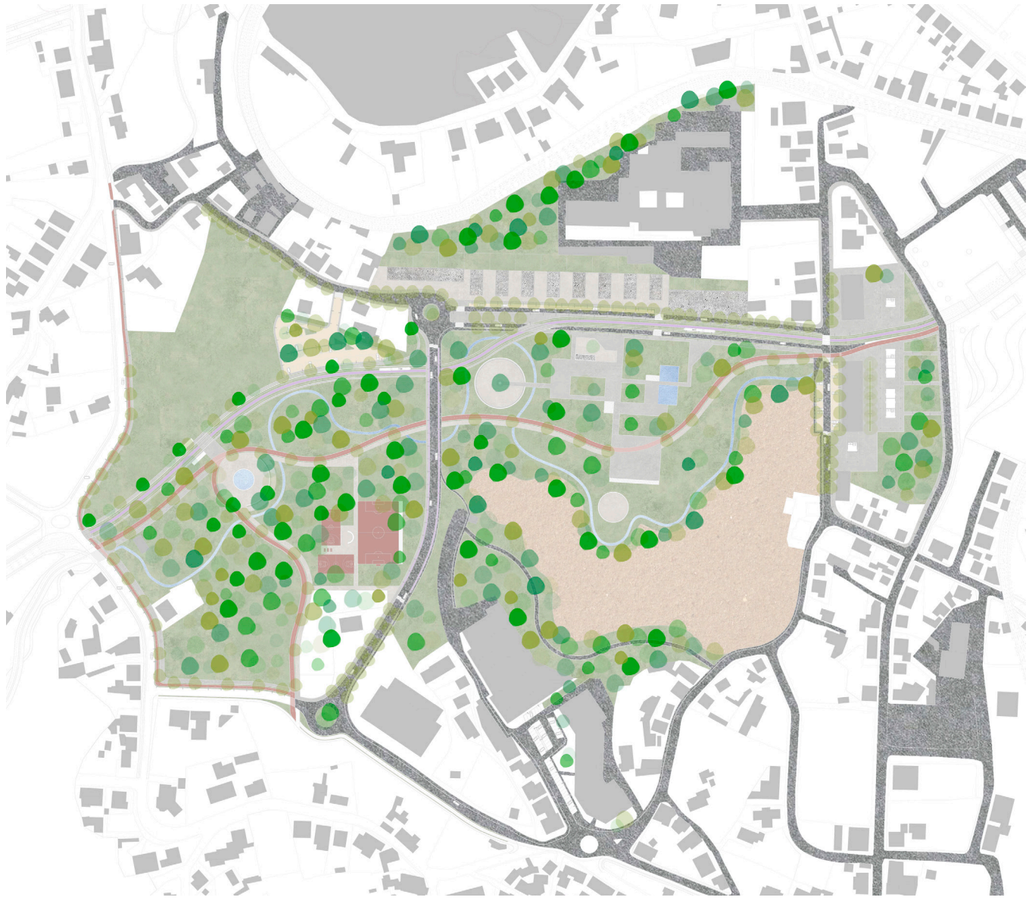


Figura 82 — Zona de Intervención Prioritaria de Abelheira.

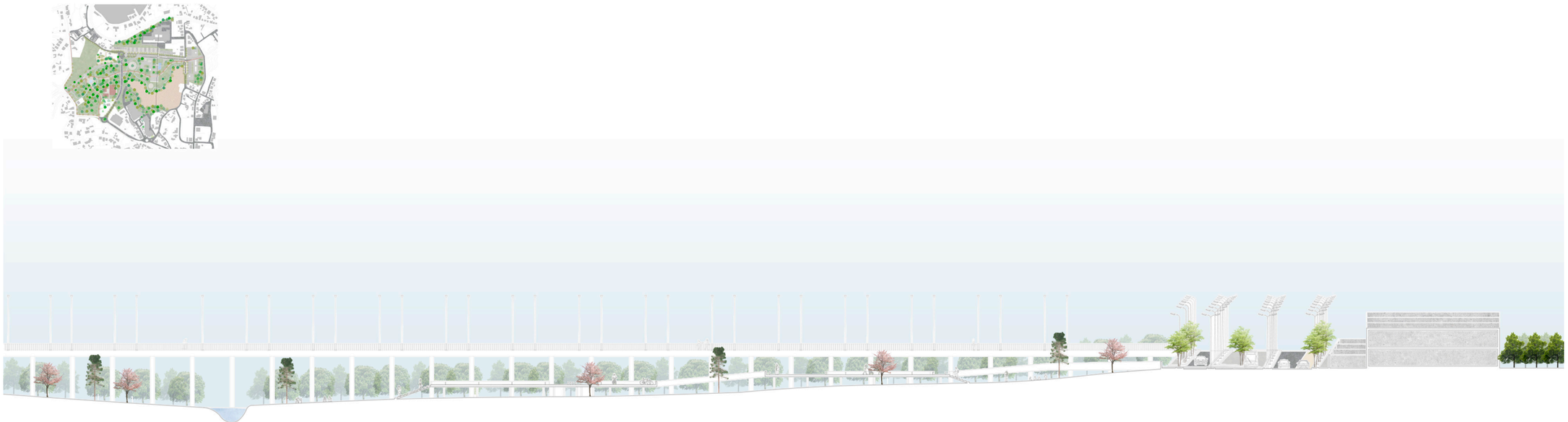


Figura 83 — Corte A de la Zona de Intervención Prioritaria de Abelheira.



Figura 84 — Corte B de la Zona de Intervención Prioritaria de Abelheira.

El primer corte que se presenta en la página anterior ayuda a comprender las inclinaciones del terrino existentes em el eje de la calle principal y la nueva zona ajardinada, mostrando una escala aproximada de lo que serían las nuevas residencias en relación con la envolvente de la ciudad, y ayuda también a comprender la diferencia de altura entre el puente que pasa por encima del jardín y la base del este, en la cual se distribuyen los distintos tipos de árboles elegidos para ser plantados a lo largo de nuestro proyecto.

Por el otro lado, el segundo corte proporciona un entendimiento más detallado del funcionamiento de las plataformas que se elevan sobre la zona del jardín y ofrece también una mirada más a fondo de la avenida principal en la cual funciona la línea de metro en conjunto con dos vías de un solo sentido para automóviles y con lugares de estacionamiento, garantizando así un espacio coherente para el tránsito de los vehículos que circularan el área.

Finalmente a en una vista y corte mas aproximados al territorio se pueden apreciar algunos de los pormenores del funcionamiento de la vía principal, en la cual circula la via del metro — la cual se encuentra acompañada a sus laterales y en su zona central por vegetación, creando una sutil transición entre la zona ajardinada y el calzado para peatones y viaturas.

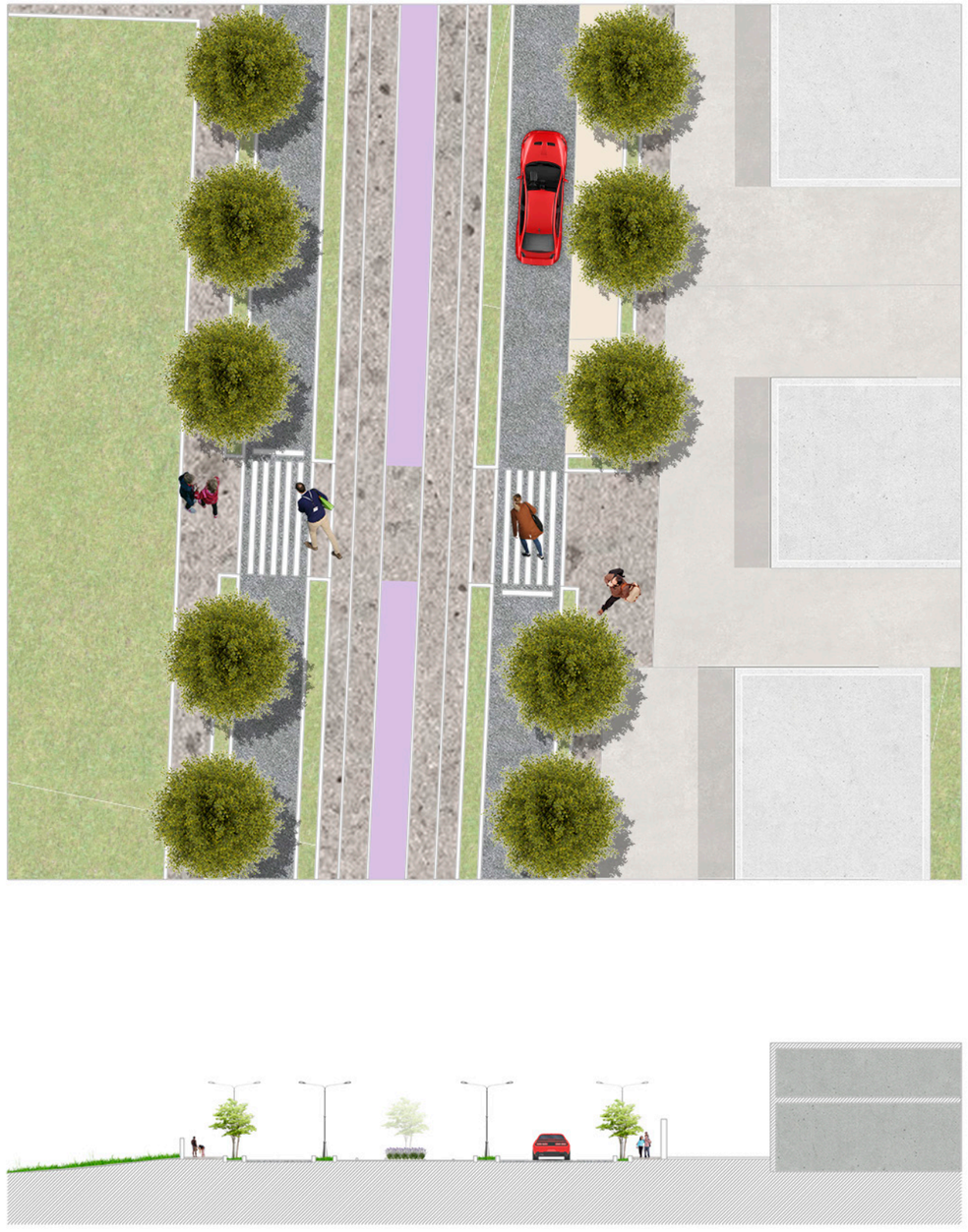


Figura 85 — Vista aérea y corte en realción a la via principal de la ZIP a escala 1.100.

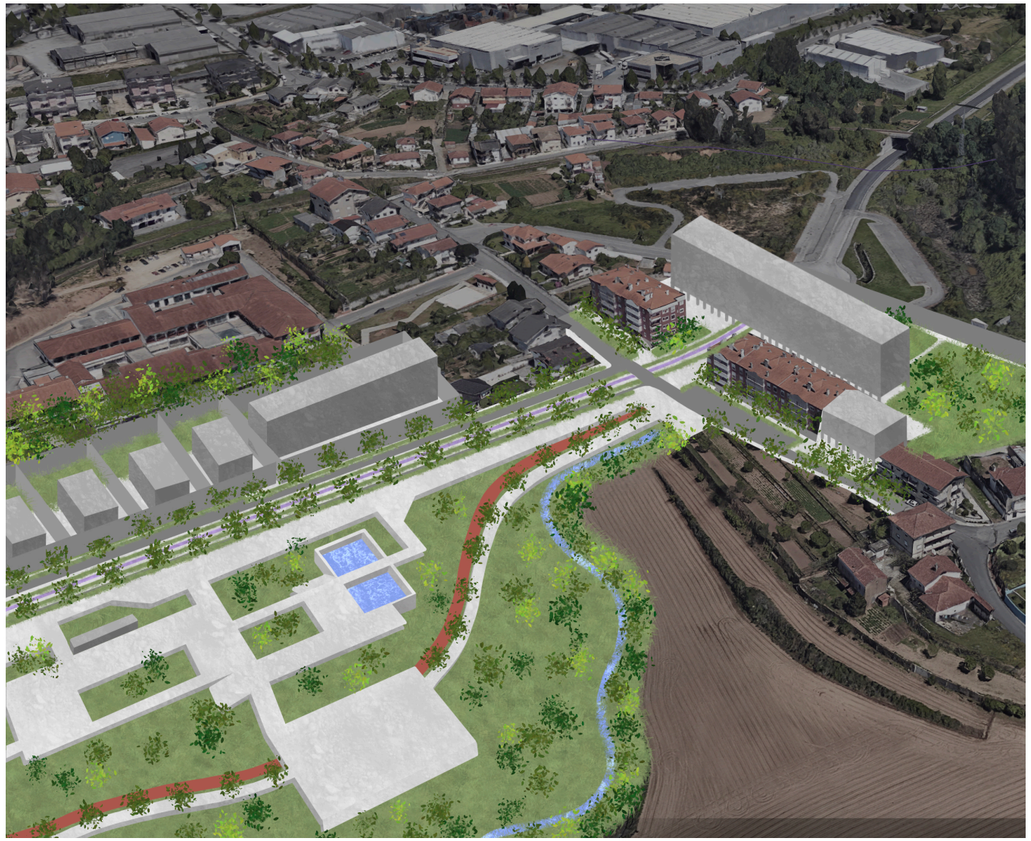


Figura 86 — Ilustración en perspectiva de la Zona de Intervención Prioritaria de Abelheira.

En introspección sobre el trabajo desarrollado y teniendo los conocimientos de hoy en día que no poseía dos años atrás hay ciertas cosas que estoy segura nuestro grupo hubiera hecho diferente. Tal vez sea debido a la situación de la pandemia durante el año académico en el cual desenvolvimos este trabajo, o tal vez fue por nuestra propia ignorancia, que no nos dimos el trabajo de aproximarnos a un nivel más personal con la comunidad. A pesar de este contratiempo considero que siempre estuvo en nuestro mayor interés brindarle a Oliveira un espacio urbano digno para sus residentes, el cual elevase su calidad de vida por medio de la voluntad de propulsar la economía, de crear una red de espacios de fácil acceso para todos los integrantes del municipio y visitantes de comunidades periféricas y de una rehabilitación de distintos lugares prexistentes que pedían a gritos ser re-imaginados.

Si el día de hoy decidiésemos retomar este trabajo estoy segura de que nos daremos cuenta de que, en lo que cabe, nuestras decisiones fueron 'correctas' y que a partir del trabajo ya realizado solo sería necesario profundizar más el proyecto con los nuevos conocimientos sobre como integrar a la comunidad por medio de una metodología participativa que se adapte a las necesidades del territorio. Nos encargaríamos de encontrar que técnicas serían las más adecuadas para cumplir este objetivo, siendo que lo más probable sería la estructuración de fórums o momentos de conversación en las cuales los habitantes nos expresasen sus preocupaciones con el estado actual de algunos de los espacios o edificaciones públicas, simplemente nos quisiesen hablar de sus vidas cotidianas en la ciudad o hasta comentar sus visiones sobre aquello en lo cual quieren ver Oliveira de Azeméis convertirse en un futuro. Al mismo tiempo, nos encargaríamos de obtener visiones de profesionales de distintas áreas que pudiesen enriquecer nuestra visión sobre la ciudad y nos ayudasen a responder a las problemáticas presentadas por la comunidad y de establecer conversaciones y presentar propuestas a los agentes políticos para comprender y evaluar qué es lo que entra dentro de las posibilidades presupuestales del municipio.

De una manera muy abstracta considero que estos pasos serían el principio para la concepción de un trabajo más profundizado y rico el cual, tomando en consideración el tiempo y herramientas limitadas que tuvimos para desenvolver Desvanecer Fronteras, Cicatrizar Territorios, no pudo ser llevado más allá que una simple idea de ¿Qué tal y si...?

Una Reflexión Hacia el Futuro

El espacio público es indubitablemente resultado de su sociedad, ya que los actos ciudadanos, como lo son su expresión colectiva, diversidad social y cultura, son solo posibles en las áreas comunes a toda la comunidad y la recreación de estos son aquellos que le otorgan historia a la ciudad, esto claramente no incluye los espacios privados exteriores o edificios públicos, ya que en estos no se pueden realizar actividades de carácter accesibles para todo público, por esta razón, para garantizar altos niveles de calidad urbana el espacio público urbano debe ser considerado como prioridad al momento de garantizar calidad de vida para sus usuarios. En resumen, si no existiera interés por el espacio público, las condiciones del espacio se volverían deficientes, haciendo con que cualquier tipo de actividades — ya sean opcionales, recreativas o sociales — desaparezcan, visto que estas solo tienen la capacidad de coexistir en armonía si se presentan las condiciones favorables para el efecto.

Como fue desarrollado a lo largo del tercer capítulo de esta disertación, la intención de movilizar la economía del país fue causante de grandes transformaciones a nivel urbanístico la instauración en Aveiro de estas varias industrias a lo largo de los años, las cuales fueron creciendo exponencialmente y con ellas el espacio urbanizado que se encontraba a nivel periférico, el cual no existe gracias a la voluntad de desarrollar un espacio público de calidad, sino porque comenzó a existir la necesidad de ofrecer a los empleados de estas empresas de carácter industrial en expansión, proximidad con sus zonas de trabajo, ampliando de forma acelerada estas nuevas ciudades, sin tener el más mínimo de consideración o interés por el daño que las industrias podrían ejercer de manera consecuente en el espacio público, con tal de cumplir con los objetivos económicos necesarios. Sin embargo, una vez que comienza el proceso de des-industrialización y las industrias pesadas comienzan a ser trasladadas y concentradas en otros lugares más cerca de la capital — debido a las mejores condiciones de movilidad y de conexión con el puerto — comienzan a aparecer vacíos urbanos a lo largo de las localidades. Al mismo tiempo, la línea de ferrocarril era también un eje significativo de unión entre las industrias que promovía la economía, sin embargo, con la aparición de la N1 esta línea fue desplazada y reemplazada por un método de transporte que posibilita que las industrias se posiciones en zonas fuera del radio de las ciudades, haciendo con que estos previamente consolidados núcleos urbanos industriales se convirtiesen en ciudades medianas con una vacío que llama a ser ocupado.

Por lo tanto, aquellos núcleos que eran antes considerados como ciudades industriales pasan a dejar de serlo a raíz de la pos-industrialización, es aquí donde se comienza a observar y reflexionar cuidadosamente sobre la realidad a nivel urbano de estas ciudades y se llega a la conclusión de que se necesita aprovechar el espacio sobrante. Para el efecto, se establece que se debe rediseñar el espacio público con el fin de otorgarle un valor y un sentido, de ofrecer a los habitantes calidad de vida y proporcionar las condiciones adecuadas para el aprovechamiento del espacio público, sin embargo, en situaciones como estas es muy normal que se presenten dudas sobre cómo resolver las problemáticas que surgen a partir del abandono del espacio público. Y es de esta cuestión que nace la necesidad por encontrar una respuesta adecuada para la resolución de la problemática.

Es por esta razón que en el cuarto capítulo se ilustra el concepto de arquitectura participativa y se demuestra como esta puede ser aplicada y modificada en distintos casos según las necesidades de los usuarios. Esta necesidad de encontrar un proceso de revitalización de comunidades no existe solo en Portugal, esta también puede ser vista en distintos países vecinos, como lo es en el caso de España, donde los nuevos planos urbanos se han encargado de poner a la comunidad por encima de los caprichos de los profesionales que no buscan segundas opiniones en aquello que ellos mismos consideran la toma de decisiones adecuadas para la reestructuración y mejoramiento de un territorio con la necesidad de recuperarse de heridas causadas por el propio desinterés en la calidad de vida de sus habitantes.

Una vez demostrado que la arquitectura participativa puede ser una solución para la problemática que existe frente a los municipios con necesidad de una reforma en el Distrito de Aveiro, es que posteriormente se expone la propuesta de reforma del espacio por medio de una metodología participativa para el plan de recualificación de Oliveira de Azeméis, donde se busca reparar las fracturas que dividen a la comunidad y realzar las potencialidades del municipio para crear un territorio más racional que se ajuste a las verdaderas necesidades de la población y sus espacios. Ya que la experiencia de los habitantes está intrínsicamente relacionada con las metodologías adecuadas a emplear durante la proyección de soluciones para problemáticas espaciales de carácter público, ya que los residentes son los mejores expertos en lo que concierne al conocimiento de las problemáticas de su territorio, mientras que los profesionales no son más que agentes facilitadores para la concepción de la solución.

La sociedad hoy en día se ha visto extenuada por dejar que los arquitectos o urbanistas tomen decisiones protectoras y egoístas, por sus deseos de hacer lo que se les venga en gana con los espacios que pertenecen a los usuarios, siendo con que por veces parezca que es un inconveniente para ellos que la comunidad tome decisiones sobre el espacio en el que operan día a día. Esta actitud monopolizadora quedó en el siglo XX y durante los últimos años se ha visto una transformación en la forma como se entiende la concepción de obras públicas, compartiendo este proceso con otras disciplinas y usuarios, creando un resultado mucho más rico e innovador que aquel que solo incluye la participación de un profesional que no se expone, ni enriquece con experiencias alternas a la suya.

Frente a las variadas y distintas realidades donde existe un abandono por la identidad del lugar, también existe una voluntad de transformación y superación por aquellos que habitan en estas realidades. Muchas veces los propios habitantes no saben, o no poseen el interés en saber, cómo mejorar o ayudar en los procesos de enriquecer su calidad de vida urbana, por esta razón debe existir un dirigente que inspire a los habitantes a reapropiarse e interesarse por su espacio, presentándoles la oportunidad y facilitándoles el proceso de participación por medio de diferentes acciones sociales que unan a la comunidad y demostrarles que ellos son el fundamento para la toma de decisiones en el proceso de intervención en el lugar y que son ellos los que se deben encargar de nutrir y tomar cuenta de aquello que por derecho les pertenece.

Teniendo esta reflexión en consideración entonces resulta indispensable definir los roles de los agentes que componen la sociedad y comprender como estos influyen en la creación de políticas de carácter público para la organización del territorio, solo así podrá ser definido el posicionamiento crítico de los propios arquitectos y urbanistas respecto a su relación con los diversos actores en la ciudad con un territorio en transformación.

En primera instancia, es necesario definir el rol de los ciudadanos, estos serán aquellos que por medio de sus experiencias personales en el territorio irán a inspirar las acciones que iran a ser tomadas para cumplir el objetivo. Son las ideas y necesidades que exprese la comunidad a la cuales se les debe dar prioridad al momento de decidir qué es lo que el territorio necesita, cualquier otra idea que quieran ser implementada que no cumpla directamente con la función de satisfacer las necesidades de la población deberá quedar en segundo plano.

Seguidamente se presenta el rol de otros diversos actores públicos de la ciudad como lo son los presidentes de cámara y de la junta, o simplemente entidades que tengan como función servir a la región. Estos litigantes se encargarán de definir las políticas necesarias para transformar el territorio, al igual que actuarán como los dirigentes de la comunidad y, en lo que se encuentre dentro de sus posibilidades, pondrán a disposición todos los instrumentos necesarios para transformar la comunidad de forma a cumplir con lo solicitado por su comunidad.

Por último, está el papel de los arquitectos y urbanistas, los cuales tienen como función encaminar el proyecto y brindar las herramientas necesarias para cumplir con las peticiones de los residentes del territorio. Estos profesionales se deben encontrar dispuestos a escuchar las perspectivas personales de los verdaderos dirigentes del territorio, la sociedad, y deberán también establecer un acuerdo con las entidades políticas por medio de conversaciones donde se defina los mejores pasos a tomar para cumplir con los objetivos y es solo por medio de estas conversaciones que será posible aprobar e instaurar metodologías y técnicas definidas con el consentimiento de ambas partes.

Sin embargo, no es necesariamente aquí donde concluye el papel de los ciudadanos, ellos podrán seguir colaborando de distintas formas a lo largo del proceso dependiendo de las técnicas que vayan a ser aplicadas para conseguir los objetivos, además de esto, cabe acotar que el trabajo que nunca acaba es el del ciudadano, ya que este deberá continuar velando por su comunidad y exigir a sus dirigentes políticos la manutención de estos espacios y seguir velando por el progreso del territorio, previniendo hundirse en el conformismo.

Culminando con esta reflexión y tomando en consideración mi propia experiencia durante el desarrollo de la propuesta *Desvanecer Fronteras, Cicatrizar Territorios*, donde la aproximación a la comunidad pudo haber sido más acentuada, queda entonces la cuestión:

¿No será entonces necesario que el arquitecto, siguiendo su rol de transformador de la sociedad en aquello que se refiere al proyecto urbano, deba establecer diálogos más directos e inmediatos con las comunidades para las cuales va a proyectar una nueva solución de restauración del espacio común?

Finalmente me gustaría presentar la idea hipotética de cómo podría funcionar un programa puesto en práctica que cumpla con la idea de integrar a la comunidad. En primer lugar, me gustaria proponer una serie de preguntas que podrán ser realizadas a la población, o sea una encuesta para comprender la opinión pública sobre su territorio, en espacios de caracter público — como paradas de transportes público, cafés, asociaciones, asambleas, etc. —, siendo que entre las preguntas pensadas se encuentran:

- ¿Cuáles son las necesidades que considera que faltan en su zona de residencia?
- ¿Cuáles son los motivos que llevan a la población a desplazarse del territorio?
- ¿Considera que el territorio cuenta con suficientes espacios verdes inclusivos?
- ¿Ha sentido que en el pasado se ha considerado su opinión, y la de la población en general, en la definición de políticas de intervención en el territorio?
- ¿Cómo le gustaría que se transformara el espacio público y qué tipo de equipos y servicios de apoyo le gustaría ver implementados en su área?
- ¿Se siente lo suficientemente seguro en cualquier momento del día, sea día o de noche, para disfrutar del espacio público?

En base a estas preguntas podrán ser tomadas decisiones en cuanto a lo que se refiere a las actividades que se realizaran posteriormente para integrar a la comunidad de manera practica y activa en la toma de decisiones, haciéndolos pensar y reflexionar sobre el espacio en el cual se trasladan día a día. A seguir serian realizadas reuniones entre profesionales en las cuales se establecería un dialogo, tomando en consideración los resultados de las encuestas y actividades ya realizadas, creando así un esquema muy básico de la idea inicial que se pretende mostrar a la comunidad para el saneamiento del territorio y una vez más solicitar sus opiniones referente a este plano, realizando ajustes en base a las nuevas críticas de la comunidad. Finalmente, de esta forma se conseguiría llegar a un plan que se aproxime lo más posible a la idea de un espacio ideal para la comunidad, ya que las decisiones siempre buscaron, en lo más amplio de las capacidades de los profesionales, de cumplir y satisfacer las peticiones de la población.

Siendo que esta serie de pasos se presentan como un proceso muy general, este plan se podría adaptar a cualquier situación, ya que resultaría posible implementar diferentes técnicas para el cumplimiento de los objetivos de cualquier comunidad.

Claramente es necesario tomar en consideración que un trabajo de este calibre no demora solo tiempo, puede que hasta varios años, sino que tambien se necesita de un equipo extensivo con conocimientos en campos profesionales variados, aun asi es por esta misma razón por la cual presento este programa para ser tomado en consideración para un trabajo inmediato.

Índice Iconográfico

Fig 1 — Mapa general de las ciudades industriales en el Distrito de Aveiro. — https://www.google.com/intl/pt-PT/earth/

Fig 2 — Zonas Industriales en el Municipio de Águeda — https://www.google.com/intl/pt-PT/earth/.

Fig 3 — Zona Industrial en el Municipio de Santa María da Feira. — https://www.google.com/intl/pt-PT/earth/

Fig 4 — Mapa general de las vias principales de transporte dentro del Distrito de Aveiro. — https://www.google.com/intl/pt-PT/earth/

Fig 5 — Zona Industrial en el Municipio de São João da Madeira. — https://www.google.com/intl/pt-PT/earth/

Fig 6 — Zonas Industriales en el Municipio de Oliveira de Azeméis.— https://www.google.com/intl/pt-PT/earth/

Fig 7 — Zona Industrial en el Municipio de Estarreja. — https://www.google.com/intl/pt-PT/earth/

Fig 8 — Charles Fourier: Libertad, Verdad, Justicia. 1808. — https://la-colonie.org/public/histoire/les-3-temps/les-debuts-utopiques-1832-1836/

Fig 9 — La Réforma Industrielle — https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k101954g/f5.iteme

Fig 10 — New Harmony de Robert Owen. — https://xroads.virginia.edu/~Hyper/HNS/Cities/newharmony.html

Fig 11 — El Falansterio de Charles Fourier. —http://rayosc.blogspot.com/2010/02/cuando-el-socialiso-era-una-utopia.html

Fig 12 — Escalera de la Participación por Roger A. Hart.— https://www.upla.cl/noticias/wp-content/uploads/2014/08/2014_0805_faceduc_orientacion_escalera_participacion.pdf

Fig 13 — Cooperativa de viviendas en Tingggarden, Copenhague (1977-1979). — imagen extraida de *La Humanización del Espacio Urbano*, pág. 66.

Fig 14 — Diagrama de una zona residencial organizada jerarquicamente; espacios privados, semiprivados, semipúblicos y públicos. — imagen extraida de *La Humanización del Espacio Urbano*, pág. 69.

Fig 15 — Técnicas para inhibir o fomentar el contacto. — imagen extraida de *La Humanización del Espacio Urbano*, pág. 72.

Fig 16 — Evolución de algunas áreas de Barcelona a través de los años a raíz de los Juegos Olimpicos del ‘92. — https://www.elindependiente.com/tendencias/2017/07/24/asi-ha-cambiado-barcelona/

Fig 17 — Diagrama de intervención en el conjunto de plazas de Santa Coloma de Gramenet. — imagen extraida de *A Condição das Mulheres no Espaço Público: Territórios de conforto e desconforto na urbanidade contemporânea*, pág. 87.

Fig 18 — Fotografías de la Plaza Baró antes de la intervención. — imagen extraida de *A Condição das Mulheres no Espaço Público: Territórios de conforto e desconforto na urbanidade contemporânea*, pág. 84.

Fig 19 — Marchas exploratórias realizadas entre Octubre y Noviembre del 2019, Barcelona. — http://equalsaree.org/es/blog/2018/07/25/marchas-exploratorias/

Fig 20 — Análisis participativa de la plaza con miembros de la vecindad. — imagen extraida de *A Condição das Mulheres no Espaço Público: Territórios de conforto e desconforto na urbanidade contemporânea*, pág. 86.

Fig 21 — Collages de propuesta y reflexión producidas por los alumnos de la escuela primaria. — imagen extraida de *A Condição das Mulheres no Espaço Público: Territórios de conforto e desconforto na urbanidade contemporânea*, pág. 89.

Fig 22 — Fotografías del proceso de construcción de la Plaza Baró. — imagen extraida de *A Condição das Mulheres no Espaço Público: Territórios de conforto e desconforto na urbanidade contemporânea*, pág. 92-93.

Fig 23 — Plaza Baró, 2019. — imagen extraida de *A Condição das Mulheres no Espaço Público: Territórios de conforto e desconforto na urbanidade contemporânea*, pág. 98.

Fig 24 — Invitación a la participación ciudadana en el proyecto de Naquerant Espais. — https://paisajetransversal.org/2012/10/naquerant-espais/

Fig 25 — Primera dinámica participativa del proyecto Naquerant Espais “Imaginacción”. — https://paisajetransversal.org/2012/10/naquerantespais-juego-colectivo-y/

Fig 26 — Fotografía de la experiencia desarrollada durante la actividad “Imaginacción”. — https://paisajetransversal.org/2012/10/naquerantespais-cronica-de-la-2/

Fig 27 — Segunda dinámica participativa del proyecto Naquerant Espais “Graffitiacción”. — https://paisajetransversal.org/2013/01/naquerantespais-reflexiones-y-resultados/

Fig 28 — Fotografías de la experiencia desarrollada durante la actividad “Graffitiacción”. — https://paisajetransversal.org/2012/12/naquerantespais-cronica-de-la/

Fig 29 — Borrador para la Coordinación del Centro. — https://paisajetransversal.org/2013/01/naquerantespais-reflexiones-y-resultados/

Fig 30 — Reuniones realizadas para la consolidación del modelo presentado ante la junta. — https://paisajetransversal.org/2013/01/naquerantespais-reflexiones-y-resultados/

Fig 31 — Vista aerea del Barrio Virgen de Begoña. — imagen extraida del *Plan Integral de Estrategias de Regeneración del barrio Virgen de Begoña*, pág. 3.

Fig 32 — Esquema de fases del Plan Integral de Estrategias de Regeneración del barrio Virgen de Begoña. — imagen extraida del *Plan Integral de Estrategias de Regeneración del barrio Virgen de Begoña*, pág. 5.

Fig 33 — Programación de las actividades del Plan Integral de Estrategias de Regeneración del barrio Virgen de Begoña. — imagen extraida del *Plan Integral de Estrategias de Regeneración del barrio Virgen de Begoña*, pág. 13-14.

Fig 34 — Fotografias de algunas de las actividades del proceso participativo. — imagen extraida del *Plan Integral de Estrategias de Regeneración del barrio Virgen de Begoña*, pág. 41-43.

Fig 35 — Esquema explicativo del proceso de desarrollo de acciones de testeo. — imagen extraida del *Plan Integral de Estrategias de Regeneración del barrio Virgen de Begoña*, pág. 85.

Fig 36 — Algunas actividades de intervención ludica y espacios para actividades deportivas temporales. — imagen extraida del *Plan Integral de Estrategias de Regeneración del barrio Virgen de Begoña*, pág. 86-88.

Fig 37 — Reuniones de reflexión sobre las acciones de testeo de los espacios. — imagen extraida del *Plan Integral de Estrategias de Regeneración del barrio Virgen de Begoña*, pág. 107-109.

Fig 38 — Vista aerea de Olot, Girona. — https://paisajetransversal.org/2017/06/olotmesb-regeneracion-urbana-integrada-participativa-realidad-acciones-piam-olot/

Fig 39 — Fotografias de algunas de las actividades del proceso participativo. — imagenes extraidas del *Diagnóstic Particiatiu +B Sumem des dels Barris Sant Miquel*, pág. 7.

Fig 40 — Estudios técnicos realizados por profesionales de distintas áreas. — imagenes extraidas del *Diagnóstic Particiatiu +B Sumem des dels Barris Sant Miquel*, pág. 10.

Fig 41 — Plano de propuestas para el Plan +B, Sumem des dels Barris. — https://paisajetransversal.org/2014/11/olot-olotmesb-cronica-talleres-colaborativos-paticipacion-urbanismo-regeneracion-urbana-innovacion-urbana/

Fig 42 — Realización de talleres colaborativos para la definición de propuestas. — https://paisajetransversal.org/2014/11/olot-olotmesb-cronica-talleres-colaborativos-paticipacion-urbanismo-regeneracion-urbana-innovacion-urbana/

Fig 43 — Vista aerea general del Município de Oliveira de Azeméis. — https://www.google.com/intl/pt-PT/earth/

Fig 44 — Esquema representativo del slogan *Desvanecer Fronteras, Cicatrizar Territorios*. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website

Fig 45 — Fachada principal de la fábrica de vidrio de Bustelo con sus trabajadores, S. Roque (años 20) — https://www.cm-oaz.pt/%20oliveira_de_azemeis.1/historia.40/oliveira_de_azemeis_no_sec_xx.a348.html

Fig 46 — Molinos de Ul (1984). — https://www.cm-oaz.pt/%20oliveira_de_azemeis.1/historia.40/oliveira_de_azemeis_no_sec_xx.a348.html

Fig 47 — Zona industrial del Município de Oliveira de Azeméis (años 90). — https://www.cm-oaz.pt/%20oliveira_de_azemeis.1/historia.40/oliveira_de_azemeis_no_sec_xx.a348.html

Fig 48 — Comparación de mapas generales del município entre 1979 y 2003. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/aglomerados-urbanos

Fig 49 — Gráficos en base a los datos socioeconómicos. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/análise-sociodemográfica

Fig 50 — Mapa de la red ambiental. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/sistema-e-rede-ambiental

Fig 51 — Red Viaria de Transportes. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/rede-geral-de-mobilidade

Fig 52 — Línea general de autobuses del municipio. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/rede-geral-de-mobilidade

Fig 53 — Línea urbana de autobuses. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/rede-geral-de-mobilidade

Fig 54 — Área territorial edificada. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/aglomerados-urbanos

Fig 55 — Mapa de pre-existencias en el territorio. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/aglomerados-urbanos

Fig 56 — Análisis Prospectiva del Município de Oliveira de Azeméis. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/s%C3%ADnteses

Fig 57 — Análisis Prospectiva del Parroquia de Oliveira de Azeméis. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/s%C3%ADnteses

Fig 58 — Analisis esquemático de la red ambiental de Oliveira de Azeméis. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/sistema-e-rede-ambiental

Fig 59 — Áreas pre-existentes en el territotio (respectivamente: corredor verde; red de mobilidad; IC2). — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/s%C3%ADnteses

Fig 60 — Esquema gráfico de la Propuesta Estratégica. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/proposta-estratégica

Fig 61 — Creación de um sistema global de espacios verdes, de laser y apoyo a la población. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/criação-de-um-sistema-global-de-esp

Fig 62 — Creación de una comunidad sustentable. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/criação-de-uma-comunidade-sustentáv

Fig 63 — Restauración del sistema de mobilidad público dentro del município y de su relación con los municípios limítrofes. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/reestruturação-do-sistema-de-mobili

Fig 64 — Dinamización de la economía local. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/dinamização-da-economia-local

Fig 65 — Calificación e hierarquización del territorio y de su sistema de espacios públicos y colectivos. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/qualificação-e-hierarquização-do-te

Fig 66 — Mapa general de la propuesta estratégica. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/s%C3%ADnteses

Fig 67 — Zona jardín junto a la Ribera de Lações. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/s%C3%ADnteses

Fig 68 — Zona de la interfaz de metro y zona de playa. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/s%C3%ADnteses

Fig 69 — Cruce elevado peatonal y de carros sobre el IC2. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/s%C3%ADnteses

Fig 70 — Vacíos urbanos a lo largo del corredor verde. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/potencialidades

Fig 71 — Líneas de movilidad a lo largo del corredor verde y su periferia. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/potencialidades

Fig 72 — Mapa conjunto de todas las Unidades Operativas. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/s%C3%ADnteses

Fig 73 — Mapa conjunto de todas las Zonas de Intervención Prioritárias. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/zip-s

Fig 74 — Esquema general de la Unidad Operativa del Corredor Verde, zona oeste. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/unidade-operativa-corredor-verde

Fig 75 — Unidad Operativa del Corredor Verde, zona oeste. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/unida-de-operativa-corredor-verde

Fig 76 — Esquema general de la Unidad Operativa del Corredor Verde, zona este. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/unidade-operativa-corredor-verde

Fig 77 — Unidad Operativa del Corredor Verde, zona este. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/unida-de-operativa-corredor-verde

Fig 78— Esquemas generales de la Unidad Operativa de Movilidad, metro. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/unidade-operativa-mobilidade

Fig 79 — Unidad Operativa de Movilidad, metro. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/unidade-operativa-mobilidade

Fig 80 — Esquema general de la Unidad Operativa de Movilidad, ciclovía. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/webte/unidade-operativa-mobilidade

Fig 81 — Unidad Operativa de Movilidad, ciclovía. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/unidade-operativa-mobilidade

Fig 82 — Esquema general de la Unidad Operativa del IC2. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/unida-de-operativa-ic2

Fig 83 — Unidad operativa del IC2. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/unidade-operativa-ic2

Fig 84 — *Zona de Intervención Prioritaria de Abelheira*. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/zip-da-abelheir4

Fig 85 — Corte A de la *Zona de Intervención Prioritaria de Abelheira*. https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/zip-da-abelheira

Fig 86 — Corte B de la *Zona de Intervención Prioritaria de Abelheira*. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/zip-da-abelheira

Fig 87 — Vista aérea y corte en realción a la via principal de la ZIP a escala 1.100. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.co7/website/zip-da-abelheira

Fig 88 — Ilustración en perspectiva de la *Zona de Intervención Prioritaria de Abelheira*. — https://oliveiradeazemeis.wixsite.com/website/zip-da-abelheira

Fuentes Consultadas

FERNADES F., NATÁLIA (2020). ***A Condição das Mulheres no Espaço Público: Territórios de conforto e desconforto na urbanidade contemporânea.***

GARCÍA V., MARÍA DE LOURDES (N/A). ***Aplicación de Metodologias Participativas em el campo urbano y arquitectónico.***

GUZMÁN R., A.; GUZMÁN S., J. A.; MUÕZ R., F. J. (2019). ***"Arquitectura Extramuros". Estratégias de desarrollo comunitário y diseño participativo em comunidades vulnerables em Guanajuato, México.***

GARCÍA RAMÍREZ, WILLIAM (2012). ***Arquitectura participativa: Las Formas de lo Esencial. Revista de Arquitectura de la Universidad Católica de Colombia.***

RUDOFSKY, B. (1973). ***Arquitectura sin Arquitectos.*** Buenos Aires: Editorial Universitaria de Buenos Aires, Rivadavia 1571/73.

SANTIAGO P., JUAN (2018). ***Arquitectura Participativa. Un Estúdio a partir de sus Tres Autores: Turner, Habraken y Alexander.***

FLYVBJERG, B. (2021). ***Ciudad, razón y poder. La democracia en práctica (o por qué fracasan los buenos planes).*** Editorial Asimétricas, Madrid – ESPAÑA.

TÁVORA, F. (2008). ***Da Organização Do Espaço.*** Porto: FAUP Publicações.

MONTGOMERY, C. (2013). ***Happy City: Transforming our Lives Through Urban Design.*** Farrar, Straus and Giroux; New York – UNITED STATES OF AMERICA.

GEHL, J. (2006). ***La Humanización del Espacio Urbano. La vida Social entre los Edificios.*** Barcelona: Editorial Reverté, S.A.

GUIMARAES P., ROBERTO (1985). ***Participación Comunitaria, Estado y Desarrollo Hacia La Incorporación de la Dimensión Participativa em la Formulación e Implementación de Programas de Desarrollo.***

PAQUOT, THIERRY (2011). ***Releer El derecho a la ciudad de Henri Lefebvre.***

ZEVI, B. (2002). ***Saber Ver A Arquitectura.*** São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora.

SIM, D. (2019). ***Soft City: Building City for Everyday Life.*** Washington D.C.: Island Press.

SADIK-KHAN, J. (2016). ***Street Fight: Handbook for an Urban Revolution.*** Viking, New York, New York – UNITED STATES OF AMERICA.

LA VANGUARDIA. ***Barcelonna'92, historia de unos Juegos Olímpicos que cambiaron la ciudad*** (2022) — https://stories.lavanguardia.com/vida/20220724/55842/barcelona-92-juegos-olimpicos-cambios-ciudad — fuente consultada el: 30/03/2023

KLINE, K.; LAGRELIUS, H. ***El urbanismo participativo: una nueva forma de organizar la ciudad*** (2016) — https://paisajetransversal.org/2016/03/el-urbanismo-participativo-una-nueva-forma-de-organizar-la-ciudad-seres-urbanos/ — fuente consultada el: 20/03/2023

PAISAJE TRANSVERSAL. ***Enfoques participativos a la (re)construcción de la ciudad como espacio físico y social*** (2013) — https://paisajetransversal.org/2013/02/enfoques-participativos-la/ — fuente
consultada el: 03/04/2023

CÂMARA MUNICIPAL DE ESTARREJA. ***Estarreja*** (2023) — https://www.vivernocentrodeportugal.com/pt/municipio/estarreja — fuente consultada el: 18/04/2023

N/A. ***La Escalera de la Participación*** (N/A) — https://www.upla.cl/noticias/wp-content/uploads/2014/08/2014_0805_faceduc_orientacion_escalera_participacion.pdf — fuente consultada el: 28/02/2023

MONTOYA, J. ***Las principales regiones industriales del mundo*** (2023) — https://actividadeseconomicas.org/las-principales-regiones-industriales-del-mundo/ — fuente consultada el: 19/04/2023

N/A. ***Madrid Plan de Barrio*** (2014) — https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDGParticipacionCiudadana/Planes_Barrio/2013-2016/02_Virgen_Begona/Caracteristicas_Actuaciones_2013-2016_Virgen-Begona.pdf — fuente consultada el: 30/03/223

PAISAJE TRANSVERSAL. ***#NaquerantEspais: Reflexiones y resultados*** (2013) — https://paisajetransversal.org/2013/01/naquerantespais-reflexiones-y-resultados/ — fuente consultada el: 03/04/2023

N/A. ***Oliveira de Azeméis*** (2023) — https://pt.wikipedia.org/wiki/Oliveira_de_Azeméis — fuente consultada el: 18/04/2023

PAISAJE TRANSVERSAL. ***#OlotMésB: Conclusiones del Diagnóstico Participativo (2014)*** — https://paisajetransversal.org/2014/09/olotmesb-conclusiones-primera-fase-olot-regeneracion-urbana-participacion-ciudadana-espacio-publico-indicadores-inpar-sostenibilidad-innovacion-urbana/ — fuente consultada el: 03/04/2023

PAISAJE TRANSVERSAL. ***Plan Integral de Estrategia de Regeneración (PIER) de Virgen de Begoña (2015)*** — https://paisajetransversal.com/portfolio/pier-virgen-de-begona/ — fuente consultada el: 30/03/2023

PAISAJE TRANSVERSAL. ***PLAN DE BARRIO VdB (2013)*** — https://vdebegona.wordpress.com— fuente consultada el: 30/03/2023

PINEDA, V. ***¿Qué significa diseñar una ciudad inclusiva?*** (2021) — https://blogs.iadb.org/ciudades-sosteni bles/es/que-significa-disenar-una-ciudad-inclusiva/ — fuente consultada el: 26/02/23

N/A. ***São João da Madeira*** (2023) — https://pt.wikipedia.org/wiki/São_João_da_Madeira — fuente consultada el: 18/04/2023

MERCADER, J. ***Una ciudad de códigos abiertos*** (2015) — https://elpais.com/ccaa/2015/05/16/catalunya/1431802092_920795.html?event=fa&event_log=fa&prod=REGCRART&o=cerrado — fuente consultada el: 20/03/2023